SPECIALE

# ARCHEO

## ROMA

# TUTTE LE STRADE DELL'IMPERO

- LE VIE CONSOLARI
- AL DI LÀ DELLE ALPI E IN ORIENTE
- OTTO SECOLI DI INGEGNERIA
- IL PAESAGGIO E LA VITA IN STRADA
- I PERCORSI DI VISITA

di Romolo Augusto Staccioli

Archeo Speciale - 01/2011 - Bimestrale - euro 6,90 Editore My Way Media

ARCHEO SPECIALE 1/2011

ROMA-TUTTE LE STRADE DELL'IMPERO

IN EDICOLA dal 4 settembre

GRANDE NOVITÀ
CON

# SpeakUp

## IMPARI L' INGLESE CON IL MIGLIOR CINEMA

FILM IN VERSIONE ORIGINALE CON SOTTOTITOLI IN INGLESE E IN ITALIANO

BEN STILLER

I SOGNI SEGRETI DI WALTER

MITTY

(THE SECRET LIFE OF WALTER MITTY)

© 2015 Twentieth Century Fox Home Entertainment Italia s.r.l.

Uno straordinario Ben Stiller, nei panni di un timido fotografo, che decide di partire per un lungo viaggio alla ricerca di una preziosa fotografia.

DVD con Libretto che svela tutte le curiosità del film e contiene glossario ed esercizi.

*Rivista + DVD a euro 17,90.

***Don't forget your English, don't forget SpeakUp****

# ROMA

## TUTTE LE STRADE DELL'IMPERO

di Romolo A. Staccioli


Il piú grande **monumento** di **Roma**
**4**

**Capolavori** di ingegneria
**14**

La **natura** domata ad **arte**
**26**

Le **strade** nella **storia**
**48**

**Partivano** tutte da **Roma**
**50**

Sulle **vie** dell'**impero**
**66**

Fino alla **fine** del **mondo**
**70**

Il **paesaggio** e la **vita** della strada
**86**

**Quel che** resta del **viaggio**
**98**

L'**Italia** delle **vie consolari**
**106**

# IL PIÚ GRANDE MONUMENTO DI ROMA

**Thamugadi** ***(oggi Timgad), Algeria. Il*** **cardo** ***settentrionale della colonia romana, fondata dall'imperatore Traiano, nel 100 d.C. La strada presenta la tipica pavimentazione basolata, vera e propria immagine simbolo delle strade costruite da Roma in Italia e nelle province dell'impero.***

**LE STRADE REALIZZATE DAI ROMANI FORMANO UNA RETE DI STRAORDINARIA ESTENSIONE E CAPILLARITÀ. E SONO LA TESTIMONIANZA CONCRETA DI CAPACITÀ ORGANIZZATIVE E OPERATIVE DECISAMENTE ECCEZIONALI**

Nell'*elogium* di Appio Claudio, collocato sotto la statua che Augusto aveva fatto erigere nel suo Foro insieme a quelle degli uomini illustri della storia di Roma, poche righe menzionanti le principali benemerenze del personaggio («Egli conquistò molte città ai Sanniti, distrusse l'esercito dei Sabini e degli Etruschi, rifiutò la pace col re Pirro») contenevano anche la frase: «durante la censura, costruí la via Appia».
Presso i Romani, dunque, l'apertura di una strada aveva la stessa rilevanza di vittoriose imprese militari e d'importanti iniziative politiche e, come quelle, era degna d'essere ricordata ai posteri. Non a caso, del resto, quello di costruire strade era un compito riservato agli alti magistrati, durante la repubblica, e agli stessi imperatori, durante l'impero, mentre la consuetudine di attribuire a ogni nuova strada il nome di colui che l'aveva aperta serviva a sottolineare un merito indiscusso e a perpetuarne nel tempo il ricordo. Ce lo conferma un brano di Diodoro Siculo, un autore del I secolo a.C., il quale, sempre a proposito di Appio Claudio, scrive: «Pavimentò poi con solide pietre la maggior parte della via Appia alla quale dette il suo nome e che andava da Roma a Capua per una lunghezza di piú di mille stadi (pari a 185 km circa, *n.d.r.*) (...) E poiché dovette fare scavi in luoghi elevati e livellare, colmandole, valli e gole, spese l'intero reddito dello Stato». E conclude: «Ma, essendosi preoccupato soltanto del pubblico interesse, ha lasciato a commemorarlo un monumento imperituro».

## Una rete di oltre 50 000 miglia

Il concetto di *monumentum*, cioè di testimonianza e di ricordo, nel senso letterale del termine, che già gli antichi avevano espresso attribuendolo a una singola realizzazione, lo possiamo oggi estendere all'intero complesso delle strade costruite da Roma, che, nel loro insieme, costituiscono forse il piú importante e duraturo «monumento» della romanità: un «monumento» lungo 53 000 miglia (pari a circa 80 000 km), quante ne furono censite, per 372 grandi strade, al tempo di Diocleziano (ma, c'è chi arriva a calcolare 120/150 000 km). Un «monumento» gigantesco della tecnica, prima di tutto, ma anche della lungimiranza e della concretezza, della capacità organizzativa e dell'efficienza amministrativa. Un «monumento» i cui diversi elementi costitutivi sono ancora oggi variamente presenti nei territori di tre continenti: dalla Scozia alla Mesopotamia, dalle rive dell'Atlantico a quelle

***Un carro trainato da un mulo, particolare del mosaico pavimentale del Piazzale delle Corporazioni di Ostia Antica (Lazio), costruito sotto l'imperatore Claudio, e ristrutturato nel II e III sec. d.C.***

*Cippo miliare proveniente dalla via Claudia Nova, costruita nel 47 d.C. dall'imperatore Claudio. La strada raccordava la via Cecilia alla via Claudia Valeria.*
L'Aquila, *Museo Nazionale d'Abruzzo.*

del Mar Rosso, sulle Alpi e nelle pianure balcaniche, lungo il Reno e il Danubio, in mezzo alle paludi dell'Olanda e tra le sabbie del Sahara. I Romani non furono certamente i primi a costruire grandi strade. Ce n'erano di ottime nell'Egitto dei faraoni e nella Persia degli Achemenidi. Alessandro Magno ne trovò di assai pregevoli in India. Quello che fecero i Romani – al di là delle novità tecniche e organizzative e dei numerosi episodi di singolare rilevanza – fu di realizzare un vero e proprio «sistema» stradale, capillare e organico, che, con le sue trame, riuscí ad abbracciare ogni lembo del vasto impero, avvolgendolo in un'immensa e fittissima «rete». È sufficiente anche soltanto uno sguardo a una carta stradale del mondo romano per rendersene conto e per rimanere, al tempo stesso, stupiti e ammirati.

## Percorsi aperti a tutti, liberi da pedaggi

A differenza poi di tutti gli altri precedenti, le strade romane non furono «riservate» al servizio dei sovrani per i loro viaggi o per lo spostamento dei loro eserciti. E nemmeno esclusivamente addette ai traffici commerciali. Esse furono essenzialmente «pubbliche», cioè aperte a tutti, senza esclusioni o privilegi, libere da pedaggi, al servizio delle città e delle campagne. Basterebbe ricordare in proposito i

***Roma, Ponte Fabricio. Particolare dell'iscrizione incisa sull'arco che ricorda il nome del costruttore,* Lucius Fabricius, curator viarum *nel 62 a.C. I* curatores viarum *erano funzionari a cui veniva affidata la gestione delle strade.***

tanti editti che ripetutamente ne ribadirono il libero uso, e gli speciali «interdetti» che ne vietavano l'occupazione abusiva e quindi la limitazione della pubblica utilizzazione. Certamente agli inizi – ma, via via, anche in seguito – le grandi strade furono costruite per assolvere a funzioni prevalentemente «strategiche», cioè per facilitare l'accessibilità e il controllo dei territori progressivamente conquistati e sottomessi. In Italia, in particolare, per collegare rapidamente Roma con i suoi avamposti, le «colonie» create come veri e propri presidi. E non mancarono mai le strade costruite per esigenze strettamente militari: per preparare una spedizione, per favorire una campagna, per consolidare una conquista. Tali furono, per esempio, le strade costruite dai soldati in Gallia con Agrippa, in Dalmazia e in Pannonia con Tiberio, sul Reno e sul Danubio sotto Claudio, in Asia Minore sotto i Flavi, e in Romania, in Siria e in Giordania con Traiano.

## Le terre ai contadini

Ma non mancarono, nemmeno agli inizi, le eccezioni: tale fu il caso, in Italia, della *via Flaminia*, aperta nel 220 a.C. da Gaio Flaminio, in concomitanza con iniziative di politica agraria e in rapporto alla distribuzione di terre nell'agro piceno e in quello gallico e, quindi, per i collegamenti tra le diverse comunità di coloni e tra queste e Roma. E non diversamente si comportò il tribuno della plebe Caio Sempronio Gracco, autore, non a caso, nel 125 a.C., di una legge sulle strade che aveva lo scopo di facilitare le comunicazioni con territori lontani dalla capitale, pure fatti oggetto di assegnazioni

*Un tratto dell'Appia Antica, costruita nel 312 a.C. dal censore Appio Claudio Cieco. La strada, una delle piú importanti dell'antica Roma, partiva da Porta Capena e terminava a Capua, in Campania. Successivamente, nel corso del II sec. a.C., venne prolungata fino alla città di Brindisi.*

ai contadini. In ogni caso, anche quando erano nate per motivi strategici e militari, venuti meno quei motivi, o, comunque, passati essi in seconda linea, mentre le ulteriori conquiste spostavano sempre piú lontano i confini dello Stato, le strade finirono per assolvere, contemporaneamente, a funzioni ben piú ampie e molteplici: al tempo stesso strumento di penetrazione militare e commerciale, supporto all'occupazione e alla valorizzazione delle terre, premessa alla nascita di centri abitati o condizione del loro sviluppo, veicolo d'integrazione e di scambio e di mescolanza etnica, fattore di arricchimento e di prosperità. Soprattutto, esse svolsero un ruolo determinante per la «romanizzazione» di territori anche lontani, per la diffusione del latino come lingua comune e, insomma, per l'unificazione e l'amalgamazione materiale, spirituale e culturale del vasto orbe romano: un'occasione pressoché unica e largamente irripetibile, offerta alla quasi totalità del mondo allora conosciuto. Lungo le strade, infatti, insieme ai soldati, ai mercanti, alla gente d'ogni condizione e ceto sociale, insieme alle merci e ai prodotti dell'agricoltura e dell'artigianato, circolavano le idee, le influenze artistiche, le dottrine filosofiche e religiose, i costumi e le mode, le novità d'ogni genere. Anche quelle negative, come rileva Plinio il Vecchio quando scrive: «Per quale altra via piú che attraverso la strada si diffondono i vizi? Per quale altra via gli avori, l'oro e le pietre preziose sono diventati d'uso comune?». Ma lo stesso Plinio, sia pure indirettamente, della strada esalta la funzione unificatrice e portatrice di benessere e di progresso, quando osserva: «La potenza di Roma ha dato unità al mondo. Tutti debbono riconoscere i servigi che essa ha reso agli uomini facilitando le relazioni e i rapporti e consentendo loro di usufruire in comune dei benefici della pace». E ancora: «C'è qualcosa di piú meraviglioso (...) che assistere a questo scambio perenne tra le diverse parti del globo?».
È appena il caso di sottolineare che tutto ciò sarebbe stato impensabile senza l'esistenza di una rete stradale ampia, capillare ed efficiente. E, si può aggiungere, senza la sua perfetta integrazione in un sistema di comunicazioni ancora piú grandioso, che comprendeva anche le «vie del mare» (e quelle dei fiumi e dei laghi). Infatti, la preoccupazione di raccordare gli itinerari terrestri con le rotte marittime che assicuravano, specie nella buona stagione, la maggior parte dei collegamenti sulle grandi distanze, fu costante. Cosí come, viceversa, sempre presente fu la necessità di offrire alle rotte marittime alternative per via di terra a chi viaggiava d'inverno o a chi soffriva o temeva il mare. Sicché, per esempio, d'inverno persino le comunicazioni tra Roma e l'Egitto erano assicurate in gran parte da strade, con le sole eccezioni delle insostituibili brevi traversate del Canale d'Otranto e dell'Egeo (e alle poste imperiali occorrevano allora sessantaquattro giorni per andare da Roma ad Alessandria, mentre d'estate, per mare, ne bastavano meno della metà: 26 o 27 giorni).
In relazione a quanto s'è detto, potrebbe apparire persino superfluo sottolineare come, in considerazione delle loro finalità e per le loro stesse caratteristiche, le opere stradali, ossia la costruzione, la manutenzione e la gestione delle grandi strade e delle infrastrutture a esse connesse, abbiano costituito sempre, fin dagli inizi, un settore di massima responsabilità e di notevole impegno della pubblica amministrazione.

## Facoltà di esproprio

Come s'è già accennato, in età repubblicana la costruzione delle strade, la cui competenza primaria spettava al Senato, fu affidata di norma ai consoli e ai pretori, cioè a quei magistrati che, forniti della speciale prerogativa definita col termine di *imperium*, esercitavano lo *ius publicandi*, cioè la facoltà di espropriare terreni e possedimenti privati per uso pubblico. Solo in casi eccezionali, e verosimilmente quando tutto il terreno necessario era già di proprietà demaniale (*solum publicum*), la realizzazione di una strada poteva essere affidata ai censori. Come fu per la via Appia – uno dei pochi casi testimoniati in tal senso – che, almeno nel suo primo tratto, da Roma a Formia, fu condotta per territori appartenenti tutti al demanio. Una volta costruita, la strada passava sotto l'amministrazione degli edili; ma, con lo sviluppo della rete viaria, dapprima in

Italia e poi al di fuori della Penisola, non essendo questo piú possibile, la gestione delle strade (*cura viarum*) fu affidata ad appositi funzionari o «curatori» (*curatores viarum*), come è testimoniato, tra l'altro, dall'iscrizione incisa nel 62 a.C. sul ponte Fabricio a Roma, che menziona il *curator viarum Lucius Fabricius*. In età imperiale furono direttamente gli imperatori a provvedere alla costruzione delle strade, che continuarono poi a essere affidate ai *curatores*, dopo che Augusto ebbe istituzionalizzato l'ufficio della *cura viarum*, la cui direzione assunse egli stesso nell'anno 20 a.C. L'incarico di «curatore», conferito di norma a ex magistrati, aveva durata variabile (da un minimo di un anno fino a dieci-undici anni, stando alle testimonianze che abbiamo) e le competenze dovevano essere limitate, di volta in volta, a una sola strada o a gruppi di strade, come si deduce dagli appellativi che accompagnano, nelle iscrizioni, il nome del curatore (*curator Appiae viae*, *curator Flaminiae*, ecc.). Le strade di minore importanza nei diversi territori dell'impero erano invece poste sotto la cura dei governatori delle province.

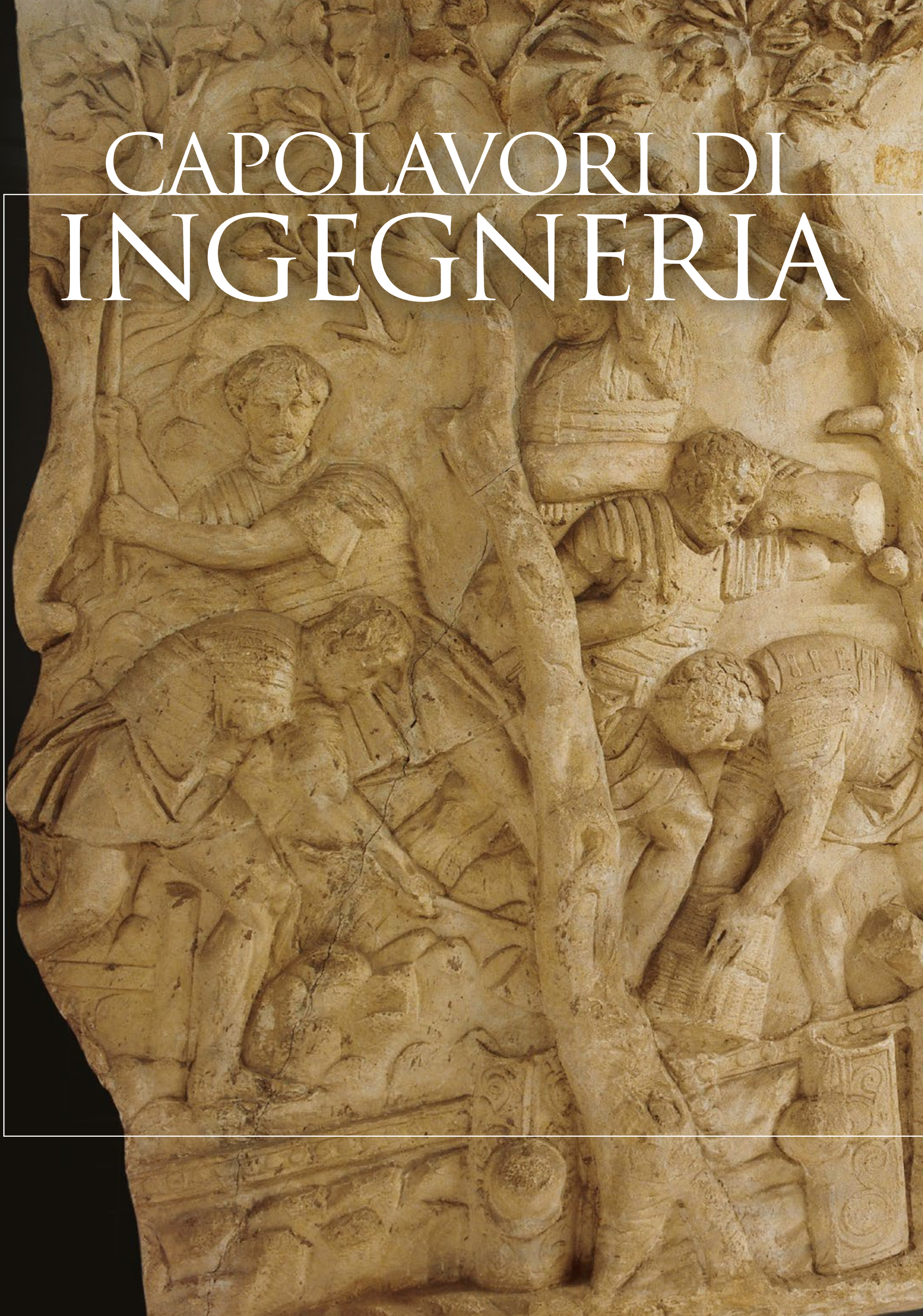
*I resti della* via Clodia*, presso Porta Romana, a Saturnia (Grosseto). La strada, costruita tra la fine del III e gli inizi del II sec. a.C., collegava Roma all'Etruria nord-occidentale.*

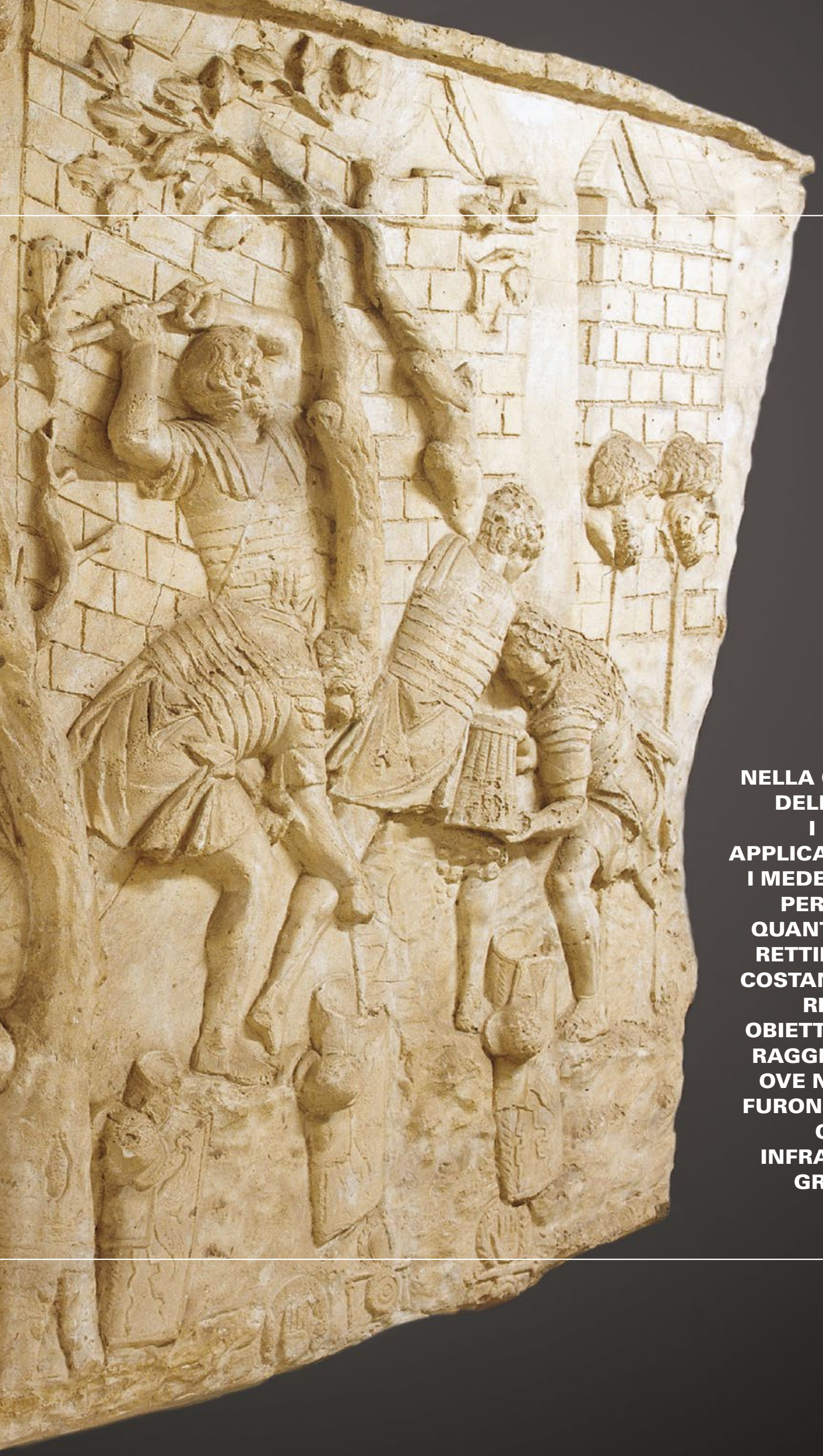
Per quel che riguarda gli aspetti piú propriamente amministrativi e legislativi, le nostre informazioni sono piuttosto scarse e assolutamente parziali e frammentarie. Della stessa «legge viaria» di Caio Gracco, già ricordata, abbiamo in sostanza poco piú che la citazione (in Plutarco e in Appiano). Ugualmente si può dire per il settore economico e finanziario, a proposito del quale, con una certa approssimazione, si sa che, durante la repubblica, i costi per la costruzione (e la manutenzione) delle strade gravavano sull'erario e i fondi necessari dovevano essere attinti dal «fisco», ossia dalla dotazione dello stesso magistrato che ne assumeva l'iniziativa. Questi, peraltro, doveva anche poter ricorrere, a seconda delle circostanze, alle risorse delle località interessate, mentre per le opere piú importanti, specialmente in Italia, è probabile che usufruisse di speciali «aperture di credito» da parte del Senato. In età imperiale, accanto agli interventi diretti del fisco imperiale, si ricorreva frequentemente ai contributi privati (anche di associazioni e di corporazioni locali). Specie nel caso di opere di manutenzione e di miglioria, si diffuse presto, fino a diventare una regola, l'uso di esigere tali contributi, anche rilevanti e spesso sotto forma di prestazioni di lavoro, dai proprietari dei fondi interessati al passaggio delle strade.

## Vie «pubbliche» e «private»

Resta da dire che, pur nella scarsità delle informazioni in nostro possesso, risulta abbastanza chiaramente, almeno per l'età imperiale, l'esistenza di una vera e propria «classificazione» delle strade, quasi certamente di natura soprattutto giuridica. Essa doveva pertanto essere contemplata da disposizioni di legge e collegata a modi di utilizzazione e a norme di comportamento che, in una civiltà cosí largamente e profondamente strutturata, con mentalità pratica e senso logico com'era quella romana, non potevano non toccare anche il grande tema della viabilità.
La «classificazione» contemplava dunque le *viae militares*, di permanente interesse strategico; le *viae publicae* (dette anche *praetoriae* o *consulares*), ossia le normali strade di grande comunicazione; le *viae vicinales*, d'interesse locale o di raccordo tra le «vie pubbliche»; infine le *viae privatae*, prevalentemente d'accesso a terreni di proprietà privata (in questo caso dette anche *viae agrariae* o *rusticae*) e quindi d'uso riservato a coloro che, del resto, le avevano fatte costruire a proprie spese. Di un'altra classificazione delle strade romane, o meglio, di una loro «definizione», basata sulle caratteristiche tecniche e in particolare sul tipo della pavimentazione, si parlerà nel capitolo che segue.

# CAPOLAVORI DI INGEGNERIA





*I lavori di disboscamento, a opera di legionari romani, per la costruzione di una strada, durante le prime campagne militari in Dacia, condotte dall'imperatore Traiano nel 101-102 d.C. Calco in gesso di un particolare dei bassorilievi scolpiti sulla Colonna Traiana, eretta nel Foro di Traiano nel 113 d.C. Roma, Museo della Civiltà Romana.*

**NELLA COSTRUZIONE DELLE STRADE, I ROMANI APPLICARONO SEMPRE I MEDESIMI CRITERI: PERCORSI PER QUANTO POSSIBILE RETTILINEI, QUOTE COSTANTI, TRACCIATI RILEVATI... OBIETTIVI PER IL CUI RAGGIUNGIMENTO, OVE NECESSARIO, FURONO REALIZZATE OPERE E INFRASTRUTTURE GRANDIOSE**

Contrariamente a quello che ci si aspetterebbe, vista l'importanza dell'argomento, non abbiamo notizie dell'esistenza, nella letteratura tecnica dei Romani, di alcun trattato d'ingegneria stradale. Né ci sono pervenute raccolte di norme o di istruzioni e nemmeno una sola lunga e circostanziata descrizione di un'opera viaria; quasi che quella di costruire strade fosse cosa di tutti i giorni e assolutamente normale. Questo ci priva della possibilità di conoscere per via diretta non soltanto i molteplici aspetti particolari della tecnica delle costruzioni stradali, ma anche, nel suo insieme, il complesso del «sistema», sperimentato e perfezionato nel corso di sette-otto secoli di pratica attuazione, con il quale gli ingegneri romani affrontavano l'arduo compito di costruire strade. E, piú concretamente, c'impedisce di conoscere a fondo i modi con cui essi procedevano nelle varie operazioni sul terreno, dai rilevamenti preliminari alla delineazione del tracciato, dalla costruzione delle massicciate alla pavimentazione. Senza contare l'organizzazione del lavoro, gli strumenti e i mezzi tecnici, le suddivisioni delle competenze e delle specializzazioni, i procedimenti dei collaudi, ecc.

## La costruzione della Domiziana

L'unica eccezione nel grande silenzio delle fonti antiche è costituita dal brano di un'opera poetica del I secolo d.C.: quella del napoletano Publio Papinio Stazio, che in sedici versi d'un suo componimento d'occasione (*Silvae*, IV, 3, 40 e segg.) sinteticamente «descrive» ed esalta i lavori per la costruzione della *via Domitiana*, aperta dall'imperatore Domiziano nell'anno 95 della nostra era, tra Mondragone e Pozzuoli. A quei lavori il poeta dovette assistere personalmente, sia pure nel corso d'una visita, tanta è la cura con la quale ne riferisce i particolari: la delineazione dei solchi di delimitazione della carreggiata, lo scasso del terreno, il getto delle fondazioni, la posa in opera del selciato, ecc. «La prima incombenza – scrive il poeta – fu quella di tracciare i solchi, scompaginando la rete delle piste precedenti, e, con un enorme sbancamento, di scavare a fondo il terreno. La seconda fu quella di riempire in modo diverso il vuoto delle trincee e di preparare una massicciata per la carreggiata, al fine di evitare che il fondo s'afflosci e tradisca o che il letto vacilli sotto le pietre calpestate. Poi ci si mise a serrare la carreggiata entro appositi bordi sui due lati». Il poeta mette quindi l'accento sul lavoro delle diverse categorie di operai (boscaioli e taglialegna, cavapietre, carpentieri, scalpellini, scavatori, ecc.): «Quante squadre operano

**In basso** ***statuetta raffigurante un agrimensore. Roma, Museo della Civiltà Romana.***
**Nella pagina accanto** ***ricostruzione di un tratto della via Ausonia, importante strada militare romana che collegava Magonza a Treviri, in Germania.***

*La strada che portava al forte romano di* Vindolanda *(odierna Chesterholm), costruito lungo il Vallo di Adriano e abitato ininterrottamente dal I al IV sec. d.C., nel Northumberland, in Inghilterra.*

simultaneamente! Gli uni tagliano i boschi e spogliano le colline; gli altri col ferro spianano i blocchi di pietra e le travi di legno. Quelli connettono insieme le pietre e completano il tessuto dell'opera con la calce e il tufo; questi asciugano a braccia gli stagni e deviano lontano i piccoli corsi d'acqua».
Ma si tratta pur sempre di poesia, con tutti i limiti inerenti al suo genere. Si deve perciò concludere che la maggior parte delle nostre conoscenze relative all'ingegneria stradale romana deriva dallo studio delle testimonianze materiali che fortunatamente sono rimaste copiose. Cioè, insomma, dall'esame delle strade stesse e di tutte le opere a esse in qualche modo riferibili. Ciò, senza che si possa parlare – come pure s'è spesso presunto di fare – di teorie generali e di rigide schematizzazioni, non foss'altro che per la grande diversità delle situazioni, difficilmente riconducibili, se non per linee generali, a uniformità di comportamenti e di realizzazioni. Ciononostante, proprio per quel che attiene alle caratteristiche generali, la documentazione diretta sembra testimoniarci della presenza di alcune costanti, che possono essere riconosciute come specifiche e qualificanti delle strade romane. Tra le principali e piú appariscenti – naturalmente restando nell'ambito della grande viabilità, che è quella che ha lasciato le tracce piú vistose e consistenti, rimanendo spesso variamente operante fino ai nostri giorni – sono da indicare quelle della linea retta, del percorso rilevato e della permanenza in quota.

## Per due punti passa una sola... strada

La caratteristica della linea retta derivava dalla priorità assoluta data al raggiungimento piú rapido possibile del «capolinea». Ciò impediva, naturalmente, le deviazioni per il collegamento dei centri abitati intermedi, anche di notevole importanza, e costringeva quindi alla frequente costruzione di strade laterali o di raccordo, che si dipartivano da quelle principali ad angolo retto o con curve di raggio molto piccolo (mentre nelle vie di grande comunicazione le curve erano di norma piuttosto larghe). La tendenza al rettifilo portava pure alla necessità di superare molti ostacoli naturali e di affrontare pendenze molto forti. Queste potevano cosí arrivare fino al venti per cento (e del resto venivano mantenute a livelli superiori al quindici anche in presenza di tornanti) ed erano possibili, in tali proporzioni, grazie al traffico di veicoli di peso e velocità piuttosto limitati.
Quanto al percorso rilevato (cioè a un livello artificialmente superiore a quello del terreno circostante), esso era dettato da motivi di sicurezza, sia nei confronti di pericoli provenienti dagli uomini, sia nei confronti di pericoli determinati da fenomeni naturali. Su strade rilevate, infatti, era piú facile controllare con buona visibilità un territorio abbastanza ampio ed evitare imboscate e attacchi di sorpresa, anche soltanto di predoni e di

*Particolare del bassorilievo marmoreo scolpito sulla Colonna di Traiano, raffigurante due legionari intenti alla costruzione di infrastrutture militari.*

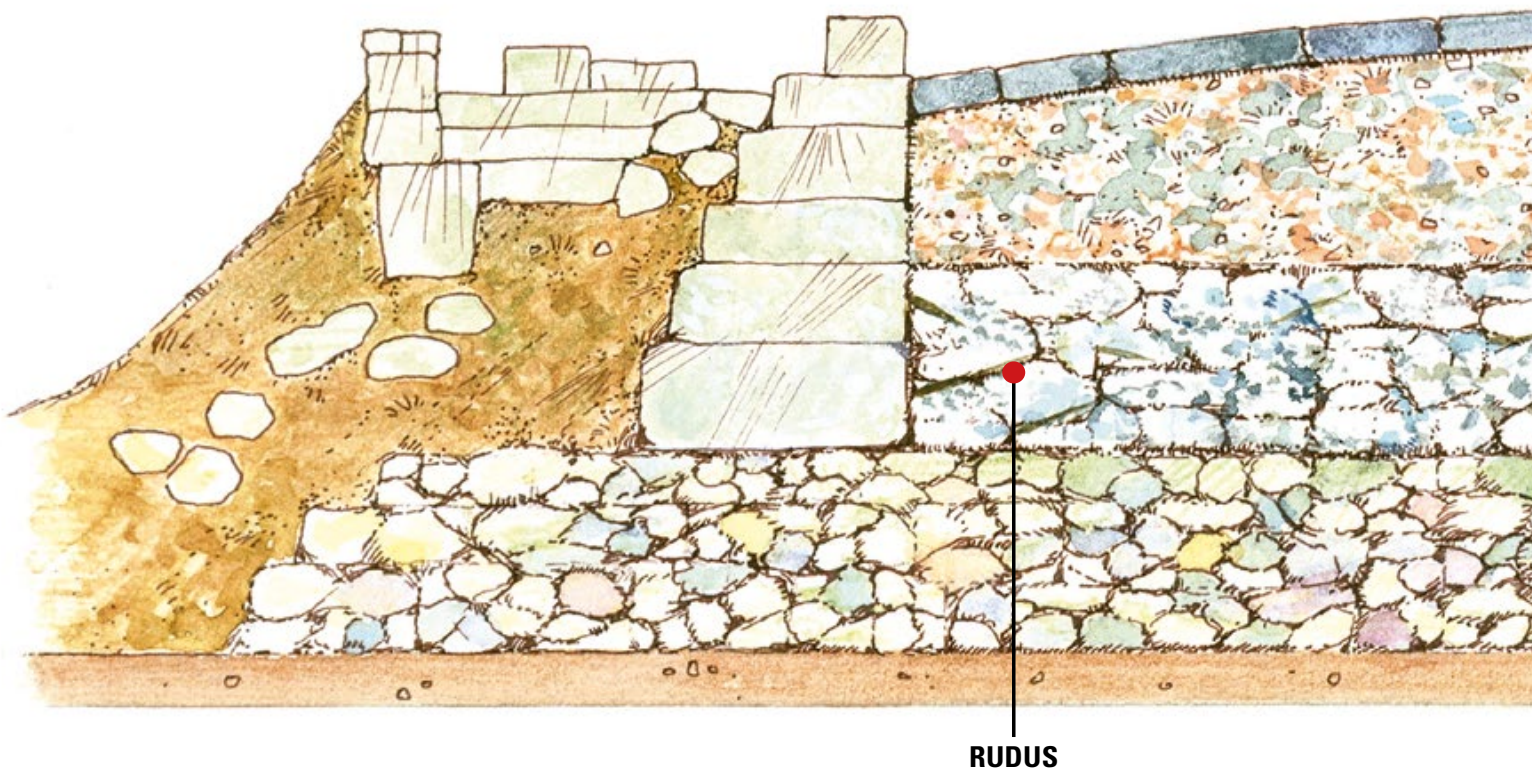
briganti. D'altra parte, era ugualmente piú facile (anche ai fini della normale manutenzione) evitare o almeno limitare i danni in caso d'inondazioni o di grandi piogge (o nevicate) potendo l'acqua, in quei casi, piú agevolmente defluire ai lati della carreggiata. Sempre a esigenze principalmente di sicurezza (alle quali del resto non era estraneo lo stesso percorso rettilineo) rispondeva l'altra caratteristica della permanenza in quota. Essa consisteva nell'evitare il piú possibile i fondovalle, le bassure e le infossature, se necessario anche con il ricorso a lunghe deviazioni e perfino a brusche interruzioni dei rettifili e a cambiamenti di direzione. Tuttavia, l'esigenza di «tenere l'altezza» e di mantenere le strade a quota di sicurezza non comportava la necessità di salire sui monti. Questi, anzi, venivano normalmente evitati con opportuni aggiramenti, anche se vere e proprie strade di montagna non mancarono, ovviamente, in sede locale: bastava tenersi, normalmente, a mezza costa. È evidente – e s'è già accennato – che, per rispettare tali caratteristiche, i costruttori dovevano affrontare diversi problemi e superarne molti con la realizzazione di «opere d'arte» di vario tipo e, non di rado, viste le possibilità tecniche del tempo, di notevole mole e impegno: dai terrapieni ai ponti, dalle «tagliate» alle gallerie. Giova però ricordare che a queste opere si ricorreva solo quando assolutamente necessario o quando la loro realizzazione avrebbe potuto consentire – con il superamento di un ostacolo di per sé anche evitabile – un piú razionale e rapido sviluppo dell'intero progetto considerato concretamente, sulle grandi dimensioni.

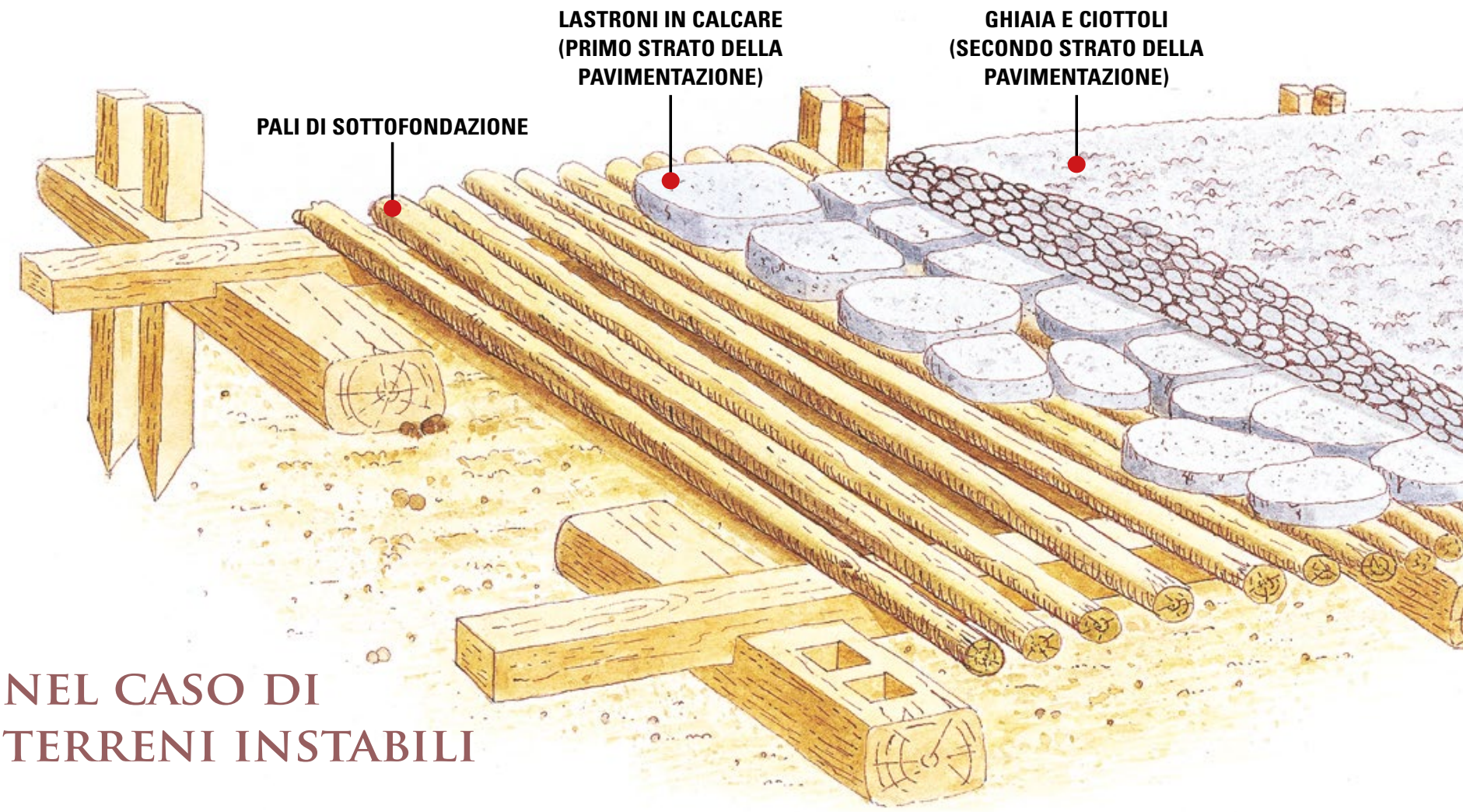
### Nessun ostacolo era insormontabile

Com'è stato giustamente osservato, proprio perché estremamente pratici anche in fatto di strade, i Romani facevano di tutto per evitare i problemi, ma non si tiravano indietro di fronte a essi quando si presentavano come una necessità oppure come un'opportunità. Essi preferivano far passare le loro strade per luoghi ameni e magari anche pittoreschi, su terreni solidi e pianeggianti, a quote altimetriche raggiungibili senza grandi fatiche, con frequenti possibilità d'incontrare pozzi e sorgenti di buona acqua e luoghi di ristoro; ma non temevano di affrontare zone impervie e terreni difficili, che sapevano domare con interventi adeguati e con lavori anche giganteschi.

## UN «MILLEFOGLIE» DI CALCE E PIETRISCO

*Disegno ricostruttivo della sezione di una strada romana con l'indicazione degli strati di cui era composta.*
*1.* **Statumen***: massicciata di base composta da grandi blocchi di pietra dura.*
*2.* **Rudus***: strato composto da pietre frantumate, legate con la calce.*
*3* **Nucleus***: strato elastico, composto da sabbia e pietrisco livellato e battuto da grossi rulli.*
*4.* **Pavimentum***: rivestimento esterno realizzato con basoli, grandi pietre con superficie piatta e forma a cuneo posate su un letto di sabbia.*

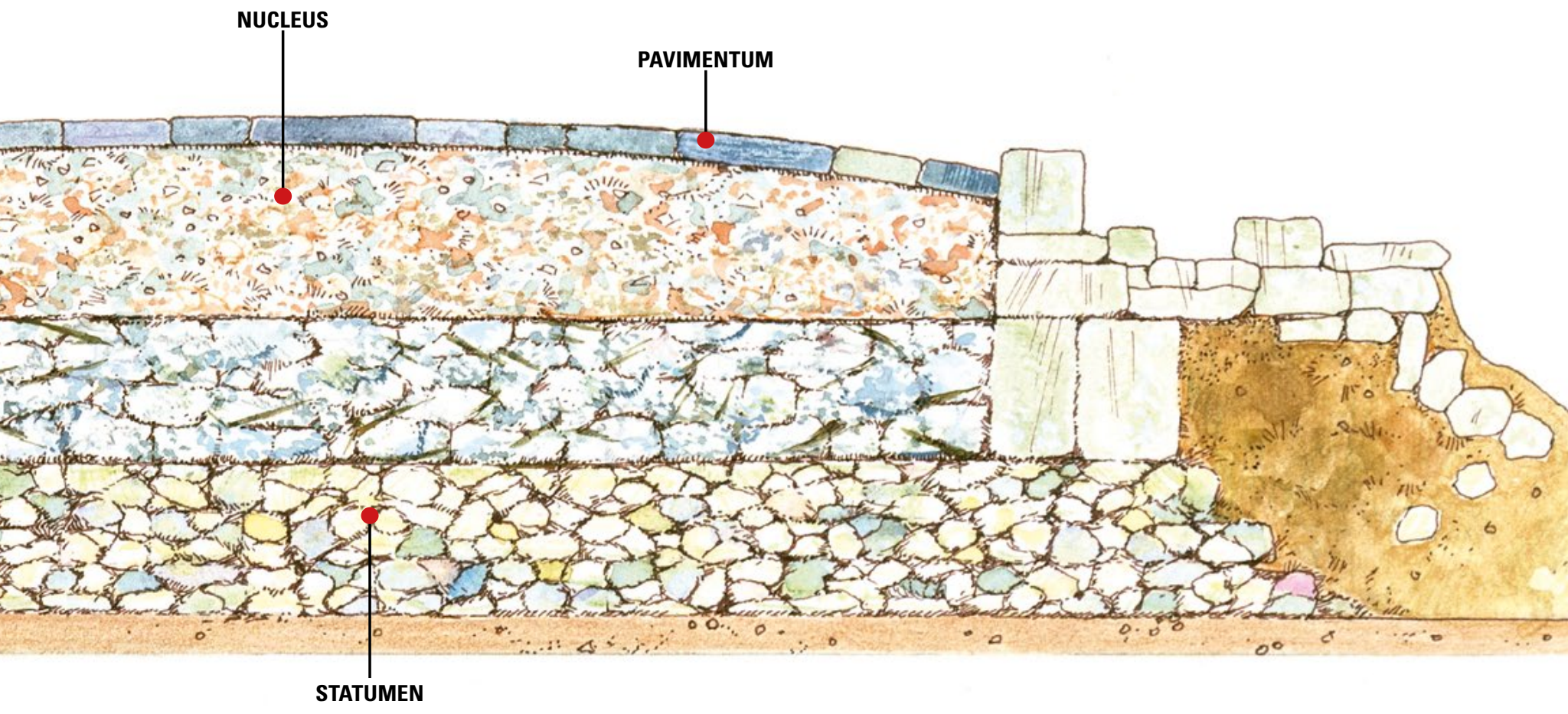





# NEL CASO DI TERRENI INSTABILI

**In alto** ***disegno ricostruttivo che mostra in sezione una strada romana con sottofondazione della massicciata in legno, utilizzata in presenza di terreni paludosi o fangosi.***

Quanto alla vera e propria tecnica costruttiva, si deve dire, in linea di principio, che essa era fondata sul presupposto che la strada dovesse durare molto a lungo, almeno un secolo, con una manutenzione ordinaria ridotta al minimo e senza bisogno di particolari interventi di riparazione e di ripristino. Una speciale cura era perciò rivolta, prima di tutto e soprattutto, alle «fondazioni» che venivano scrupolosamente adeguate alla natura del terreno. Ridotte all'indispensabile quando il terreno era solido e resistente, esse erano eseguite con eccezionale robustezza quando era fragile e infido, come nel caso dei terreni argillosi o paludosi. Si adottavano allora, di volta in volta, soluzioni diverse opportunamente studiate,



dettate dall'esperienza e anche tenendo conto di eventuali precedenti «locali». Oltre al modo di fare le «fondamenta», poteva pure variare, sebbene entro limiti piú ristretti, il sistema di realizzazione tutte le altre opere, anche lungo una stessa strada. Ciò in ordine alle necessità, alla natura dei luoghi e alle risorse disponibili. Questo significa che è impossibile generalizzare e pretendere di ricostruire schematicamente un «modello» univoco, che non è mai esistito. Si può tuttavia dire che, pur nella grande varietà delle soluzioni, si riconoscono in ogni strada tre elementi tecnici fondamentali: una massicciata di base, un nucleo intermedio «elastico» e un rivestimento esterno. Per la loro esecuzione si procedeva, entro la «trincea» appositamente scavata nel terreno, con successive stratificazioni di opere che, in linea di massima e a titolo indicativo, possono essere descritte nel modo che segue. La massicciata era uno «strato» profondo dai 30 ai 60 cm e denominato *statumen*, formato da grosse scaglie di pietra dura ed eventualmente sormontato da un altro «strato» (*rudus* o *ruderatio*), di 25/30 cm, fatto di pietre piú piccole e tenuto compatto con calce e pozzolana. Il nucleo intermedio, o *nucleus*, era uno «strato» fatto di sabbia e pietrisco (oppure ghiaia o frammenti di coccio e calcinacci), livellato con apposita battitura e passaggio di pesanti rulli. Per quanto riguarda il rivestimento esterno, chiamato *agger* (oppure *dorsus summum* o *summa crusta* o anche *pavimentum*), quello piú caratteristico e universalmente noto (e anche quello che per la sua stessa natura s'è piú a lungo conservato, spesso pressoché intatto, fino a oggi) era realizzato con l'impiego di grossi lastroni o «basoli» poligonali, di pietra (silicea o calcarea, a seconda delle disponibilità del luogo), affondati in un letto di sabbia e ben connessi tra loro, anche con l'ausilio di pietre piú piccole (o «zeppe») inserite come raccordo nelle commessure piú larghe. Le strade che ricevevano il tipo di pavimentazione di cui s'è appena detto erano chiamate *viae lapidibus stratae*, cioè «pavimentate con pietre», o, piú comunemente, *viae stratae*, con il participio passato del verbo *sternere* in funzione aggettivale di vero e proprio appellativo («pavimentate»).

Un tipo di pavimentazione piú semplice, e perciò piú diffuso (anche come prima fase di una via di nuova costruzione), era quello ottenuto con l'inghiaiamento della carreggiata: in questo caso le strade prendevano il nome di *viae glarea stratae*, ossia «pavimentate con ghiaia» o, piú comunemente, *viae glareatae*, cioè «inghiaiate» (da *glarea* = ghiaia). Accanto a queste strade ce n'erano di quelle che non avevano massicciata e la cui carreggiata era lasciata a fondo naturale, di terra: esse si chiamavano pertanto *viae terraneae*. Ma ugualmente a fondo naturale erano quelle direttamente tagliate nella roccia opportunamente spianata e levigata. In tale caso sulla pavimentazione naturale potevano essere praticate scanalature longitudinali a guisa di «rotaie» oppure solcature trasversali per impedire gli slittamenti, favorendo, nel primo caso, l'aderenza delle ruote dei carri al suolo, e nel secondo, la presa degli zoccoli degli animali e della suola delle scarpe delle persone.

## Variazioni sul tema

È appena il caso di accennare come in una stessa strada, specie se di percorso lungo e vario, potessero essere messi in opera tipi diversi di pavimentazione, a seconda della natura dei luoghi e delle opportunità.
Quanto ai casi particolari, di adattamento delle fondamenta o dell'intero apparato stradale a situazioni di terreno eccezionali, basterà ricordare, a titolo di esempio, un tratto di strada a Rochester, in Inghilterra, dove il consueto apparato era sostenuto da una palificata di tronchi di quercia conficcati nel terreno paludoso. Oppure un altro tratto di strada, nella zona, pure di terreno instabile delle Hautes-Fagues, in Belgio, dove la «sottofondazione» in legno della strada costituiva un'autentica opera di carpenteria, con pali e travi longitudinali e trasversali, e dove il rivestimento esterno era formato da una sorta di doppio pavimento: prima uno strato di lastroni di calcare uniti tra loro con argilla e poi uno strato di ghiaia e di ciottoli.
C'è ancora da dire che, qualunque fosse il tipo di pavimentazione, la carreggiata delle strade romane era normalmente curvata ad arco, ossia costruita a doppio declivio, con il punto piú

**A destra** ***ricostruzione, in base ai ritrovamenti avvenuti negli scavi di Pompei, di una*** **groma** ***romana in legno e bronzo. Lo strumento, utilizzato per la fondazione di città, l'allestimento di accampamenti e la divisione dei terreni nelle centuriazioni, era formato da due bracci uguali imperniati a croce su un'asta, e muniti alle estremità di fili a piombo. Firenze, Museo degli Strumenti dell'Istituto Geografico Militare.***
**In basso** ***illustrazione raffigurante la costruzione di una strada romana.***

**In alto** ***ipotesi ricostruttiva del IV*** **cardo** ***di Ercolano, fornito di marciapiedi su entrambi i lati.***
**Nella pagina accanto** ***Pompei. Particolare della pavimentazione di una strada. Le grandi pietre al centro della carreggiata servivano per l'attraversamento pedonale nel caso di allagamento.***

elevato al centro e pendenze verso i due lati. Ciò per impedire il ristagno dell'acqua piovana e per facilitarne il deflusso verso i fossi di scolo aperti lateralmente, a una certa distanza. La stessa carreggiata veniva delimitata, e al tempo stesso serrata, su entrambi i lati da un bordo (*umbo*) o cordone di pietre conficcate verticalmente nel terreno e sporgenti superiormente, e spesso fiancheggiata da marciapiedi (*margines* o *crepidines*, da *crepidae* = sandali), di ampiezza varia (intorno ai 60 cm) e a fondo naturale oppure lastricati. Non era raro il caso, infine, che ai lati delle strade selciate, e quindi usate come tali dai carri, corressero piste laterali in terra battuta riservate ai cavalieri, ai pedoni e agli animali. L'esistenza di tali piste poteva all'occorrenza e nelle vie piú trafficate facilitare i sorpassi e gli incroci dei carri. Quanto alla larghezza delle strade, in linea generale essa rispondeva alla necessità di consentire il passaggio contemporaneo, ossia l'incrocio o il sorpasso, di due veicoli. Le misure variavano peraltro spesso, anche in una stessa strada e tanto piú quanto essa era lunga e attraversava territori diversi per natura e per importanza. Le antiche leggi delle «dodici tavole», promulgate alla metà del V secolo a.C., fissavano un minimo di otto piedi (pari a 2,36 m) per i rettifili e di sedici piedi (4,73 m) per le curve; ma, in prosieguo di tempo, il valore medio per le grandi strade andò ad attestarsi tra poco piú di 4 e poco meno di 6 m, con la misura piú diffusa di circa 4,10 m (pari a 16 piedi) e punte massime che, comprendendo i marciapiedi, arrivavano agli 8/10 m.

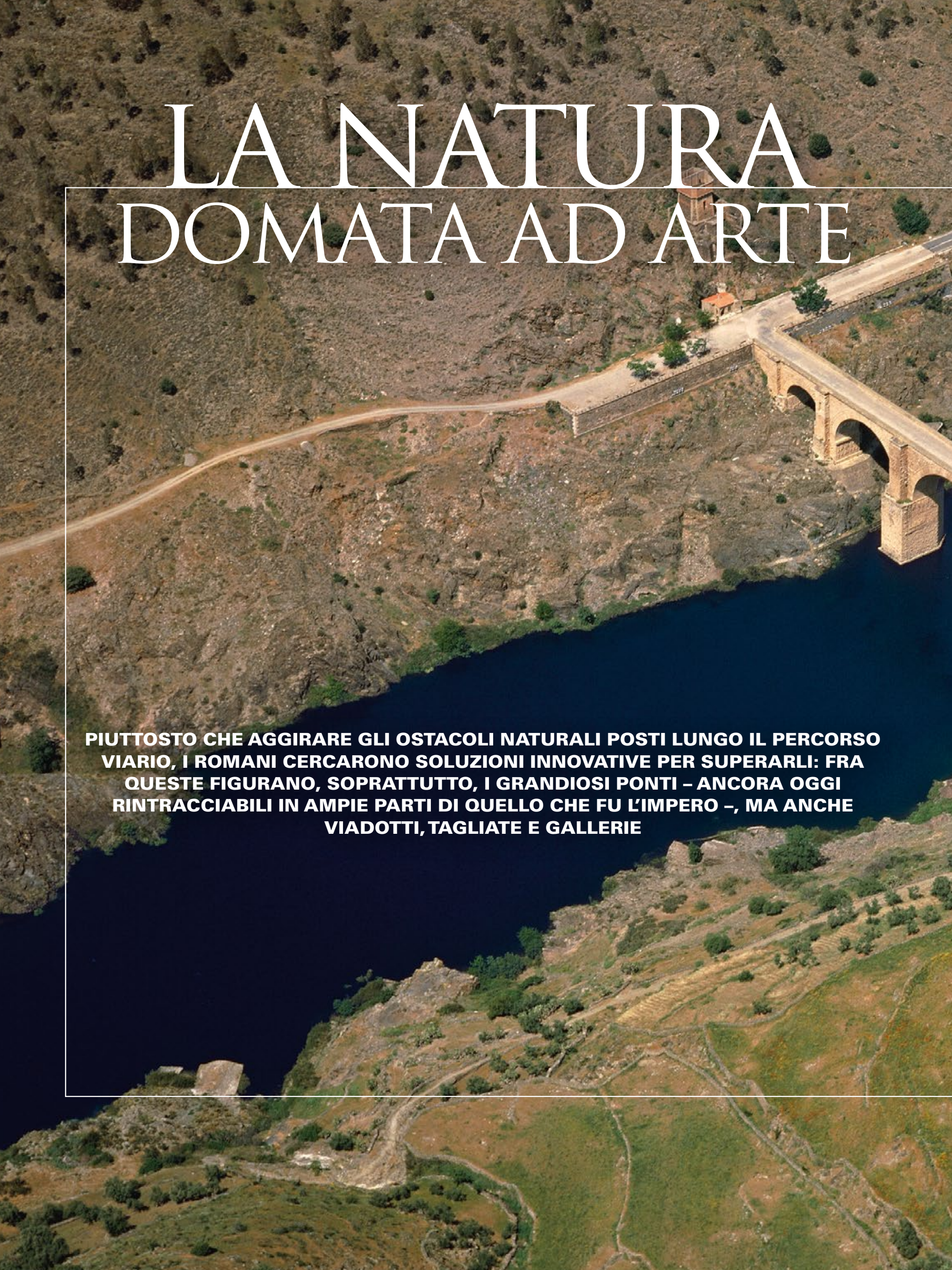
## Con pochi e semplici strumenti

Alla progettazione di una strada e quindi alla direzione dei lavori per la sua realizzazione provvedeva un ingegnere specializzato (*architectus*), generalmente appartenente al «genio» militare, assistito da vari tecnici come geometri, agrimensori, livellatori, (*gromatici*, *agrimensores*, *libratores*), ecc. Tutti costoro non potevano che servirsi di sussidi cartografici (mappe e rilievi topografici) assai approssimativi e di strumenti, come quelli di traguardo e di livellazione per determinare visuali rettilinee e orizzontali, piuttosto elementari. Tra questi strumenti erano la *groma*, un antico squadro agrimensorio d'origine greca, formato da due bracci uguali

imperniati a croce su un'asta da infiggere nel terreno e muniti alle quattro estremità di fili a piombo; la *dioptra*, o «traguardo di Erone» (dal nome del suo inventore, uno scienziato alessandrino forse del I secolo a.C.), formato da una sbarra orizzontale montata su un supporto ad asse verticale, eventualmente girevole, con due piastre alle estremità, una delle quali munita di un forellino per l'occhio e l'altra di una «finestrina» quadrata con una croce di sottili fili per il traguardo; il *chorobates*, un tipo di livello ad acqua (*libra aquaria*) descritto da Vitruvio e costruito su una doppia squadra a triangolo rettangolo, con due fili a piombo appesi al vertice dei due angoli retti e munito sulla faccia superiore di un canaletto per l'acqua. Alla pochezza dei mezzi e degli strumenti supplivano, dunque, l'esperienza e la grande abilità professionale, che consentivano di tracciare strade rigorosamente diritte per decine di chilometri e mettevano in grado di riprendere perfettamente un allineamento anche dopo una lunga deviazione.

## Soldati costruttori

Quanto alla manodopera, essa era normalmente fornita dall'esercito, nei cui ranghi si trovavano in abbondanza uomini esperti nelle diverse «specialità» necessarie. Molte volte, del resto, le strade costruite dai soldati non erano altro che gli «itinerari» da essi stessi già percorsi in periodo di guerra. La stessa via Appia, per esempio, seguí almeno in parte un itinerario che le legioni di ritorno dalla prima guerra sannitica avevano percorso, circa trent'anni prima, attraverso il paese degli Aurunci, per rientrare a Roma; mentre le operazioni militari condotte all'inizio del III secolo a.C. contro gli Umbri e i Galli Senoni si svilupparono lungo una «direttrice» che sarebbe stata, qualche tempo dopo, quella della via Flaminia.
L'impegnare i soldati nella costruzione di strade era stato, da sempre, anche un modo per tenerli proficuamente occupati durante i periodi di pace e perfino negli intervalli delle operazioni militari. Ce lo testimoniano le fonti letterarie come, tra tante, il brano in cui lo storico Tito Livio (XXXIX, 2) esplicitamente riferisce che il console Flaminio «per non lasciare i soldati inattivi, fece loro costruire una strada da Arezzo a Bologna». Dalle stesse fonti apprendiamo pure che, in caso di necessità, ci si avvaleva anche di soldati appositamente «richiamati» in servizio. All'occorrenza, tuttavia, ci si poteva servire anche di manodopera civile, con operai forniti dalle comunità interessate e magari all'uopo reclutati o requisiti; ce ne informa Cicerone quando in un passo della sua orazione *Pro Fonteio* scrive, a proposito della ricostruzione di una strada: «Tutti sono stati costretti a partecipare ai lavori. Nessuno è stato esonerato».



# LA NATURA DOMATA AD ARTE

**PIUTTOSTO CHE AGGIRARE GLI OSTACOLI NATURALI POSTI LUNGO IL PERCORSO VIARIO, I ROMANI CERCARONO SOLUZIONI INNOVATIVE PER SUPERARLI: FRA QUESTE FIGURANO, SOPRATTUTTO, I GRANDIOSI PONTI – ANCORA OGGI RINTRACCIABILI IN AMPIE PARTI DI QUELLO CHE FU L'IMPERO –, MA ANCHE VIADOTTI, TAGLIATE E GALLERIE**

***Veduta aerea del ponte romano Alcantara che attraversa il fiume Tago, in Estremadura, Spagna. Il ponte, a sei archi, lungo 194 e alto 71 m, fu costruito tra il 104 ed il 106 d.C., in onore di Traiano.***

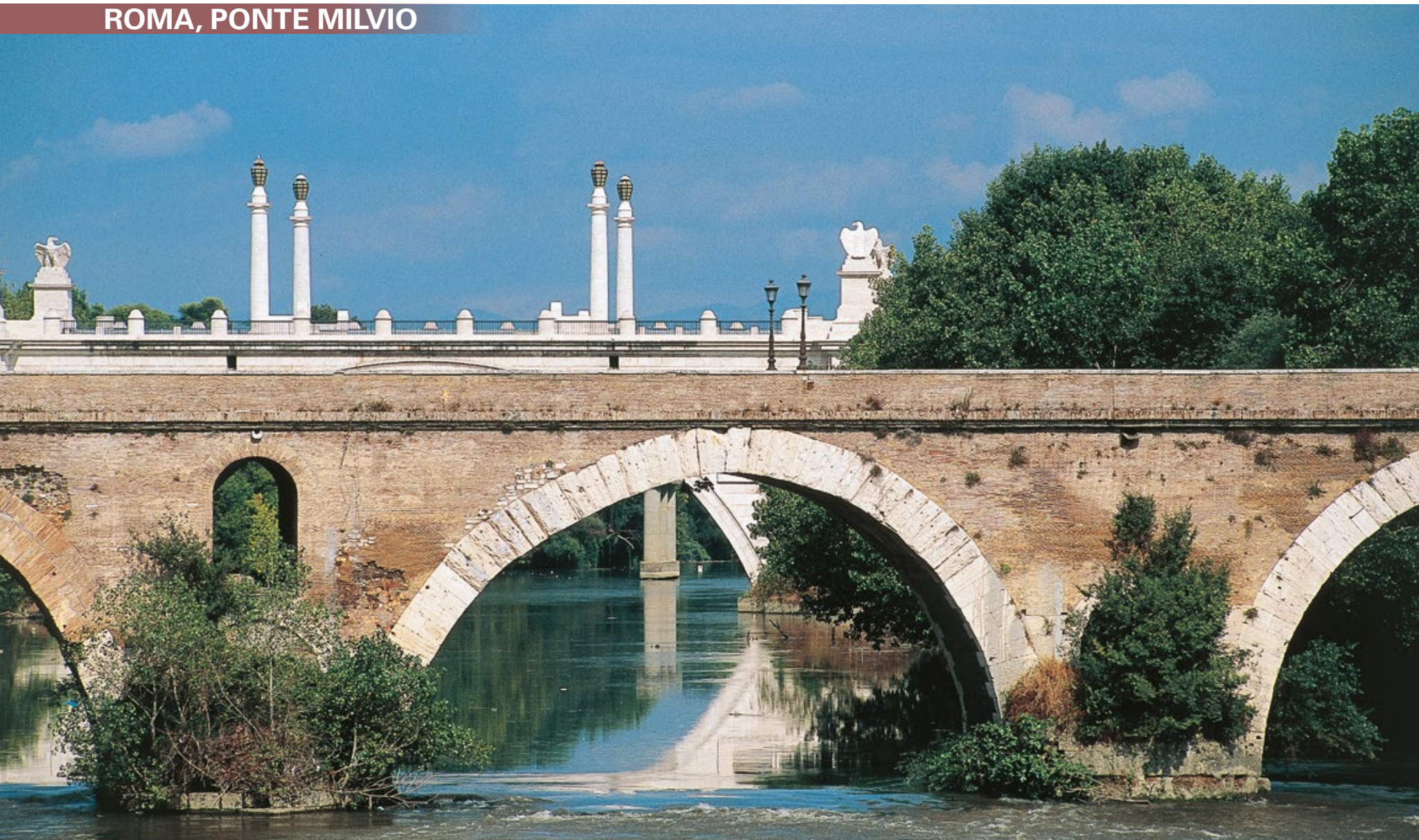
Tra le «opere d'arte» costruite dagli ingegneri romani, per superare i molti ostacoli naturali o per rendere comunque migliore e piú efficiente la realizzazione dei tracciati viari, i ponti vanno certamente annoverati al primo posto. Elementi essenziali di ogni strada, essi costituiscono ancora oggi una parte cospicua della documentazione in nostro possesso e ne rappresentano spesso la sopravvivenza. Innumerevoli sono, infatti, quelli superstiti, nonostante le gravi perdite verificatesi nel corso dei secoli e perfino in epoca recente (come quelle provocate, specialmente in Italia, dalle vicende della seconda guerra mondiale); e molti sono ancora in grado di servire al traffico, anche pesante, dei nostri giorni. Non senza ragione quindi, e consapevole della validità dell'opera compiuta, l'architetto *Gaius Iulius Lacer* (uno dei pochi di cui ci sia stato tramandato il nome) poteva ringraziare gli dèi dell'aiuto ricevuto nella costruzione del suo ponte «che durerà nei secoli», come si legge nell'epigrafe collocata in un sacello su un lato del grandioso ponte di Alcantara gettato sul Tago, al tempo di Traiano, presso l'odierno confine tra la Spagna e il Portogallo. In origine e per lungo tempo – e, nelle vie meno importanti, anche in seguito – i ponti erano di legno. Poi furono costruiti con passerelle di legno gettate su pilastri di pietra; ma, già a partire dal III secolo a.C., si cominciò a realizzarli interamente in muratura, anche se le poche testimonianze delle fonti letterarie si riferiscono alla fine del secolo successivo: genericamente al tempo di Caio Gracco (123 a.C.) e piú specificamente al 109 a.C., quando il console Marco Emilio Scauro costruí sul Tevere, a nord di Roma, il Ponte Milvio (*Pons Mulvius*), in sostituzione di un precedente manufatto di legno sul quale già passava da piú d'un secolo la via Flaminia.

## Maestri insuperati

Il tipo di ponte in muratura con il quale i Romani si dimostrarono maestri insuperati in questo genere di costruzioni per tutta l'antichità era quello realizzato con una o piú arcate gettate su pilastri o «pile» (*pilae*). Queste, data la particolare difficoltà di eseguire le opere in acqua, venivano costruite per

***Veduta di Ponte Milvio, che attraversa il Tevere, a Roma. Il ponte in muratura, che sostituí una precedente costruzione lignea, fu costruito lungo la via Flaminia, nel 109 a.C., dal censore Marco Emilio Scauro. L'aspetto attuale è relativo ai restauri effettuati alla metà del XIX sec.***

**ROMA, PONTE MILVIO**

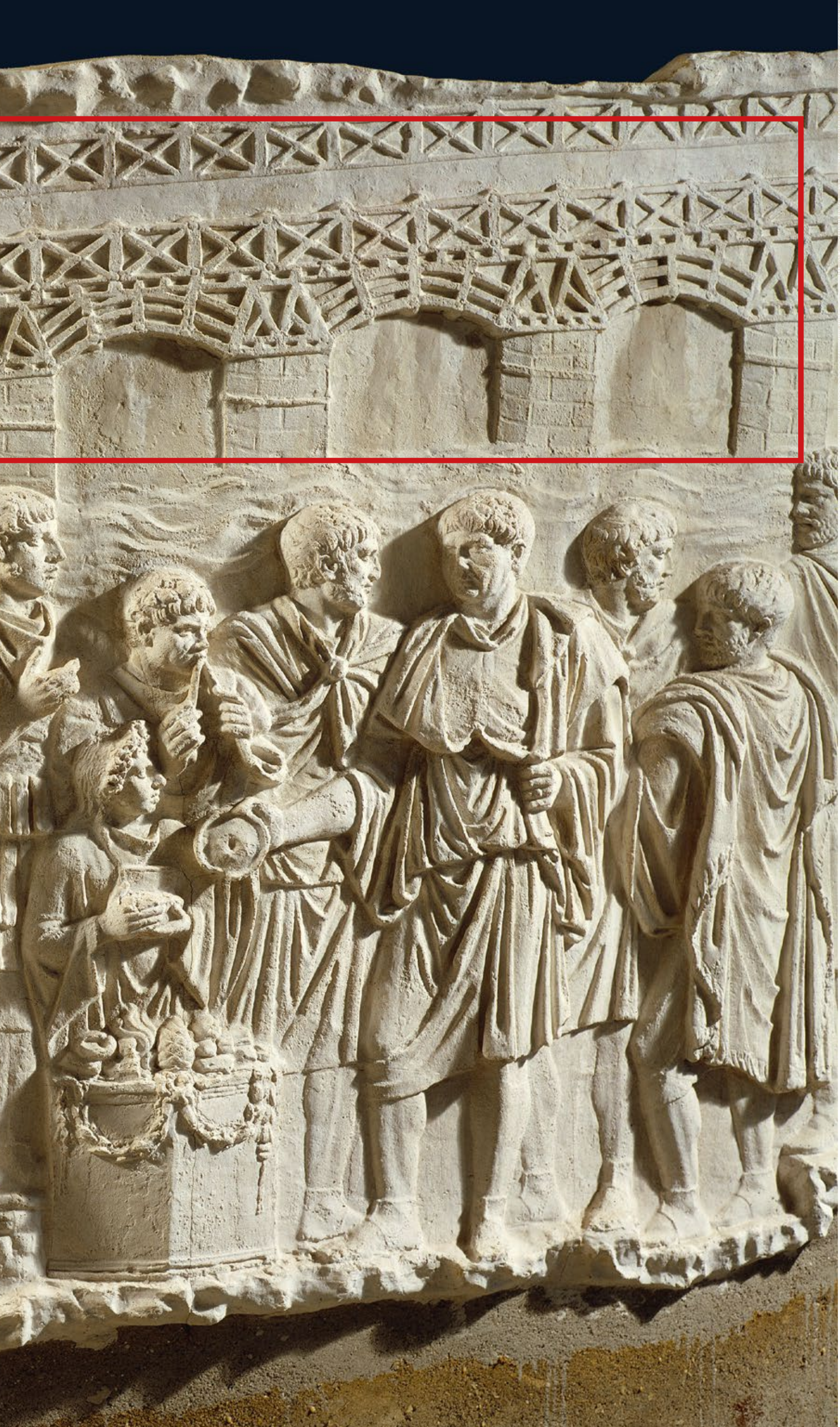


*Pont-Saint-Martin, Val d'Aosta. Il ponte romano sul torrente Lys: presenta una sola arcata, a sesto ribassato, di oltre 30 m, e risale alla fine del II sec. a.C.*

quanto possibile al di fuori dell'alveo del fiume, allungando in maniera considerevole la luce di un'unica arcata; oppure si erigevano nei punti piú favorevoli, senza tenere conto di distanze regolari tra piú arcate che non sempre risultavano uguali tra loro. In tali casi si avevano di solito un'arcata maggiore, corrispondente alla parte centrale e piú difficile dell'alveo (che veniva cosí superata con una sola apertura), e arcate minori, laterali, in genere in numero pari da una parte e dall'altra di quella principale.
Le pile erano costruite perlopiú nella tecnica dell'«opera quadrata», ossia con blocchi parallelepipedi di pietra, e, piú raramente, in calcestruzzo con paramento laterizio. Esse erano sempre piuttosto massicce e di considerevole grossezza, il che diminuiva l'ampiezza della luce degli archi, ma costituiva un pericolo per la spinta dell'acqua in caso di piena. L'inconveniente veniva superato con l'apertura di luci o archi sussidiari nelle stesse pile, a una certa altezza dal pelo dell'acqua in regime normale, da servire proprio nel momento di piena. Non di rado le pile erano tra loro collegate alla base da una robusta soglia lastricata con grosse pietre, che diminuiva i pericoli di scalzamento.
Quanto agli archi, che rappresentavano il punto piú delicato di tutta l'opera, la tecnica di

*(segue a p. 32)*

IL PONTE SUL DANUBIO



*Calco in gesso di un particolare dei bassorilievi scolpiti sulla Colonna Traiana di Roma. Bucarest, Muzeul National de Istorie a Romaniei.*
*Nel riquadro è raffigurato il ponte sul Danubio presso Drobeta (Romania), realizzato dall'architetto Apollodoro di Damasco per l'imperatore Traiano, nell'intervallo tra la prima campagna dacica (101-102 d.C. e la seconda (105 d.C.).*

NARNI, PONTE DI AUGUSTO

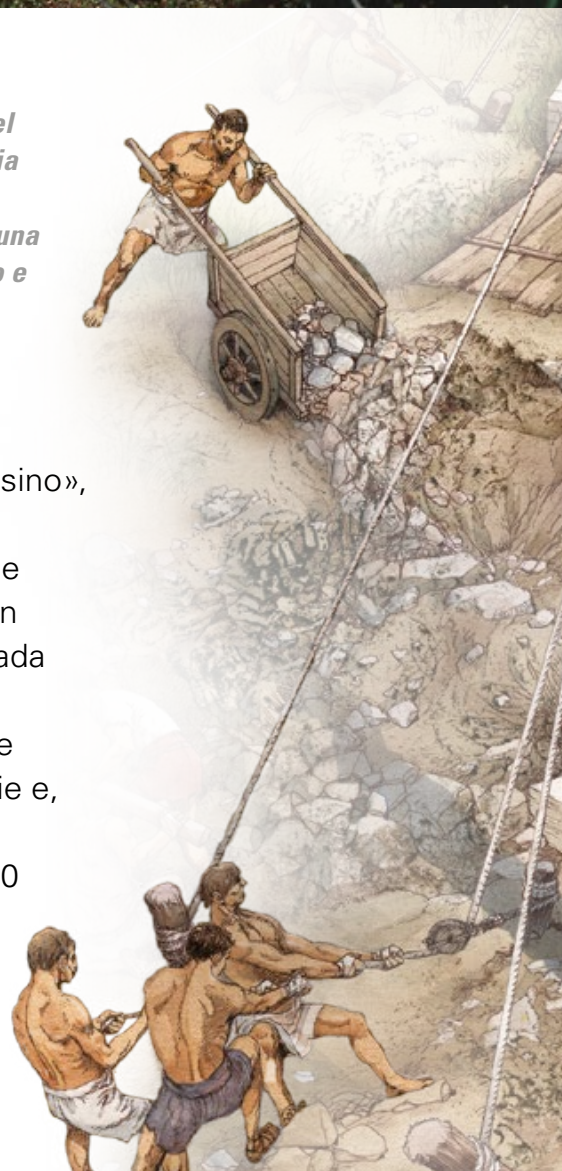
costruzione era quella usuale della giustapposizione di conci lapidei radiali, sagomati in forma di cuneo e perfettamente combacianti tra di loro, posti in opera sopra un'armatura, o centina, in legno, che riproduceva la curvatura stabilita e che veniva poggiata su blocchi sporgenti a guisa di mensole alla terminazione delle pile. Un'alternativa a questo sistema era quella di costruire l'arco un po' arretrato rispetto al filo esterno delle pile, in modo che l'armatura potesse essere appoggiata alla «risega» che ne derivava.

## Come il dorso d'un asino

I ponti erano costruiti, di norma, su un asse rettilineo e perpendicolare alla corrente del fiume. Poiché si impiegava sempre l'arco a pieno centro (o appena ribassato), e dovendosi realizzare molto spesso archi di notevole altezza per metterli al riparo delle piene, la carreggiata della strada doveva assumere sul ponte una certa inclinazione, soprattutto alle

**In alto** ***Narni, Umbria. Le rovine del ponte di Augusto, sul fiume Nera, realizzato nel 27 a.C. nel quadro degli interventi di potenziamento della via Flaminia avviati dall'imperatore. Dell'opera originaria, costruita in blocchi di travertino per una lunghezza di 160 m, danneggiata da un terremoto e da una successiva alluvione, si conservano la prima arcata e i resti di due pilastri.***

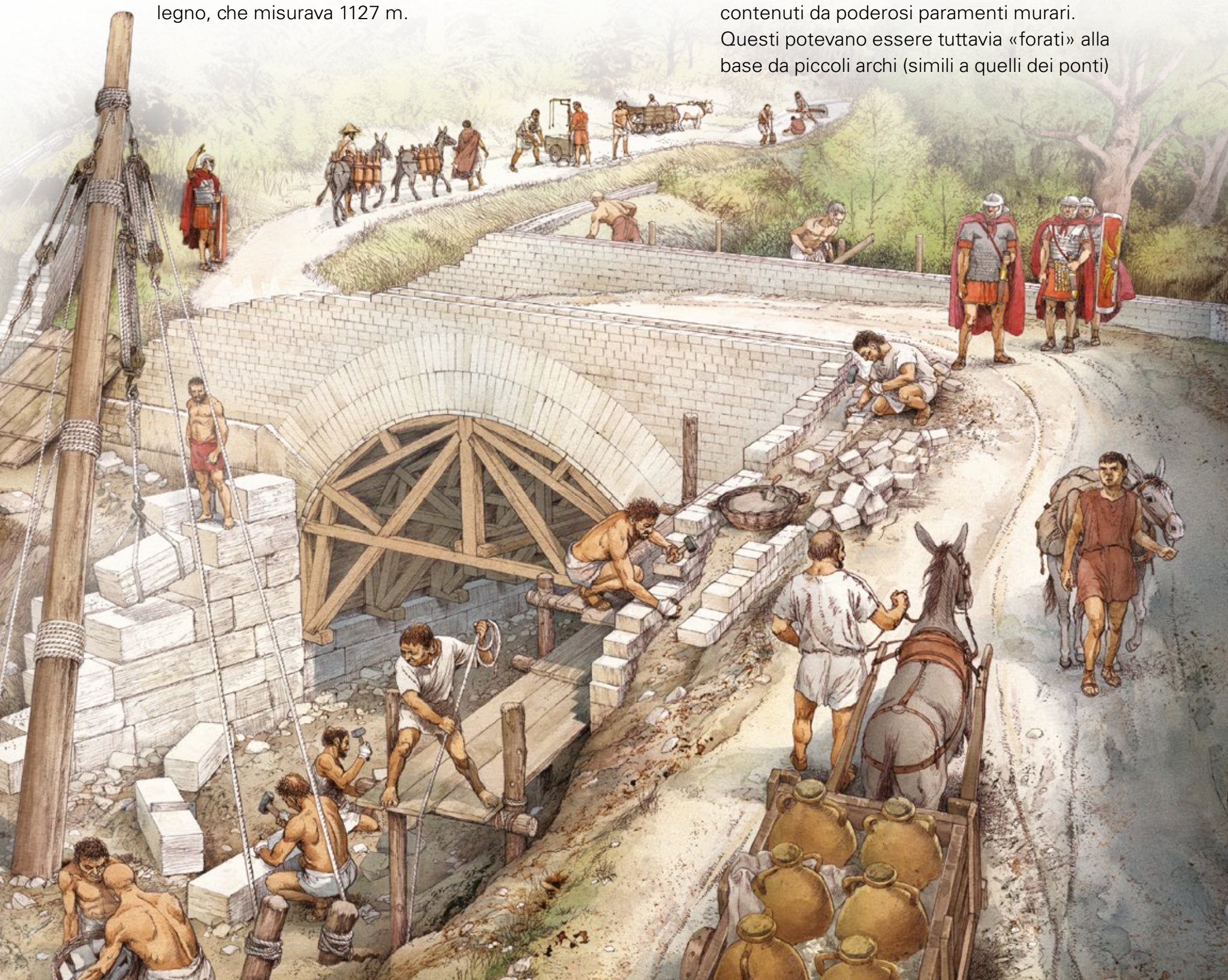
due imboccature: questo determinò la caratteristica disposizione «a schiena d'asino», cioè con pendenza e contropendenza in corrispondenza delle testate. Per quel che concerne le proporzioni, la larghezza di un ponte era commisurata a quella della strada che vi passava, alla sua importanza e alle dimensioni del traffico previsto: in genere venivano evitate carreggiate troppo ampie e, anche se ci sono esempi che, compresi i marciapiedi, arrivano a una larghezza di 10 m, la misura media tra le opposte spallette si aggirava sui 4/5 m. Riguardo all'altezza sul pelo



dell'acqua, venivano superati non di rado anche i 30 m, mentre per la luce degli archi non mancano esempi pure di oltre 30 m: cosí nel caso del ponte tuttora in piedi nella gola del torrente Lys a Pont-Saint-Martin in Val d'Aosta, sulla via delle Gallie, della fine del II secolo a.C.; e in quello dell'arcata maggiore, purtroppo crollata, del ponte di Augusto sul fiume Nera a Narni, per la via Flaminia, che raggiungeva i 32 m. La lunghezza, infine, era ovviamente in relazione all'alveo da superare e si otteneva moltiplicando le arcate: il ponte piú lungo realizzato dai Romani fu quello fatto costruire da Traiano, nel 104 d.C., sul Danubio, presso l'odierna Turnu Severin, in Romania, con venti piloni di pietra e le arcate in legno, che misurava 1127 m.

## Alla ricerca della soluzione ottimale

Subito dopo i ponti vanno menzionati i viadotti. Questi servivano a mantenere la strada a una quota sopraelevata nell'attraversamento di avvallamenti e di terreni infossati, oppure ad avviarla gradatamente in salita, in prossimità d'una altura. Essi erano pertanto tra le opere non strettamente necessarie, imposte da un ostacolo altrimenti insormontabile, ma rispondevano al desiderio di raggiungere, in ogni caso, la soluzione ottimale.
Diversamente da quelli moderni, che differiscono dai ponti piuttosto nell'ubicazione e nella funzione che nelle caratteristiche strutturali, i viadotti romani erano costituiti perlopiú da giganteschi terrapieni, sostenuti e contenuti da poderosi paramenti murari. Questi potevano essere tuttavia «forati» alla base da piccoli archi (simili a quelli dei ponti)



***Disegno ricostruttivo che raffigura l'edificazione del Ponte delle Fate, realizzato impiegando la locale «Pietra di Finale», lungo la* via Iulia Augusta *tra il I e il II sec. d.C., nella Val Ponci, a Finale Ligure.***

per consentire il deflusso delle acque piovane oppure, all'occorrenza, il passaggio di persone e di animali in senso trasversale all'andamento del viadotto. Solo eccezionalmente furono costruiti viadotti su arcate, che però, proprio per questo, possono essere piú esattamente definiti come ponti-viadotti. Quanto alla tecnica costruttiva delle muraglie di contenimento, essa era prevalentemente quella consueta dell'«opera poligonale» o, piú spesso, dell'«opera quadrata», a grandi blocchi squadrati di pietra, disposti in filari successivi che, nel caso di viadotti in salita, potevano seguire la pendenza della strada, assumendo quindi un andamento obliquo rispetto al piano di campagna. All'esterno si ricorreva talvolta a un rinforzo di speroni o contrafforti, mentre muri trasversali potevano essere costruiti per il collegamento dei due paramenti lapidei, all'interno dei quali veniva stipato l'agglomerato di terra, possibilmente argillosa e mista a piccole pietre e a materiali vari, che costituiva il corpo dell'opera. Un magnifico esempio di viadotto, tra i tanti ancora esistenti, è quello della via Appia nei pressi di Ariccia, ai Castelli Romani: uno dei piú grandi manufatti stradali dell'antichità. Eccezionalmente ben conservato, esso è databile al II secolo a.C. (con rimaneggiamenti e restauri posteriori) e si estende per poco piú di 230 m, innalzandosi fino a un'altezza di circa 13 m. È costruito con un nucleo di cementizio e un paramento in «opera quadrata», con filari di blocchi di peperino che si alternano per testa e per taglio, seguendo la pendenza della strada. In vari punti è munito di archi di sfogo o di transito il maggiore dei quali ha una luce di 4,65 m.

## Interventi straordinari

Proseguendo nell'esame delle «opere d'arte» delle strade romane, occorre ricordare che le esigenze del tempo erano assai minori delle nostre, sicché anche nelle vie di grande comunicazione, destinate com'erano al traffico di pedoni, di bestie da soma e di modesti veicoli a trazione animale, non si faceva molto caso alle pendenze, alle contropendenze, alle curve strette e a quelle «coperte». Tuttavia, è pur vero che in molti casi la natura del terreno imponeva interventi straordinari. Tali erano

IL PONTE DI NARNI VISTO DA COROT

**I resti del ponte di Augusto a Narni, verso il paese di Stifone.** ***Olio del pittore francese Jean-Baptiste-Camille Corot (1796-1875). 1826. Parigi, Museo del Louvre.***

quelli che portavano il piano stradale a un livello diverso da quello del piano di campagna e che si traducevano nella realizzazione di trincee (o «tagliate») e di rilevati. Queste due «opere» erano spesso concomitanti, o meglio immediatamente successive, presentandosi tratti in cui la carreggiata doveva essere portata prima in basso, mediante uno scavo, e quindi in alto, con un riempimento o riporto di terra. O viceversa. Entrambi gli interventi, determinando la creazione di scarpate artificiali, comportavano quasi sempre la realizzazione di opere di protezione: muri di sostegno, destinati a trattenere il terrapieno del rilevato fino all'altezza del piano stradale, e muri di «controripa» (o «controscarpa»), alzati per contenere il taglio della trincea.
Anche in questi casi, la tecnica costruttiva piú frequente era quella dell'«opera poligonale» o dell'«opera quadrata», con filari di blocchi di pietra sovrapposti, mentre piú raramente si ricorreva all'«opera cementizia» con paramenti in «opera incerta» o «reticolata». I muri potevano avere un andamento perfettamente verticale, oppure essere rastremati, cioè diminuiti di spessore dal basso verso l'alto, o a riseghe, cioè con successive leggere rientranze a varia altezza.
Le testimonianze ancora superstiti dimostrano che i Romani avevano grande familiarità con questi procedimenti e che sapevano affrontare con notevole perizia e sicurezza «tagliate» anche assai profonde, mantenendo le scarpate pressoché verticali, in modo da limitare il lavoro e anche i pericoli di frane. Un esempio per tutti è quello della cosiddetta Montagna Spaccata, la profonda trincea aperta a cuneo e rivestita di un ottimo paramento murario in «opera reticolata» al Piano di Quarto, nelle colline tra Cuma e Pozzuoli, per il passaggio della via Campana: un'opera tanto valida, pur dopo il taglio degli archi di contrasto alla sommità della trincea, da consentire il passaggio anche della strada moderna. Nello stesso ambito rientrano i tagli di speroni rocciosi, anche di dimensioni rilevanti, sia in profondità sia in altezza, e, in zona di montagna, i tagli a mezza costa, anche per notevole lunghezza e con minime deviazioni. Un celebre esempio del primo tipo è costituito dal taglio del Pesco Montano, a Terracina, condotto a picco, al tempo di Traiano, con eccezionale regolarità, per un'altezza di 38 m circa, onde ottenere il piano necessario al passaggio della via Appia tra il Monte Sant'Angelo e il mare (ed evitare in tal modo il lungo e disagevole percorso interno che la strada doveva compiere per aggirare la montagna). Un esempio del secondo tipo è invece il tratto della «strada alpina» presso Donnas (già Donnaz), in Val d'Aosta, lungo 221 m e con la carreggiata, tutta ricavata nella viva roccia, larga quasi 5 m.

**Nella pagina accanto** ***il taglio del Pesco Montano, a Terracina, effettuato al tempo di Traiano, per un'altezza di 38 m circa, in verticale, allo scopo di consentire il passaggio dell'Appia ai piedi del Monte Sant'Angelo, in prossimità del mare.*** **In basso** ***il viadotto dell'Appia, nella valle di Ariccia. Incisione del 1833, di Agostino Tofanelli. Scavato nel II sec. a.C., è ancora oggi in uso e si estende per piú di 231 m.***

## Perforare le montagne

A proposito di «tagli» c'è da dire che, per quanto i Romani conoscessero e largamente praticassero l'arte di scavare passaggi sotterranei, questa fu da essi applicata piuttosto raramente nelle costruzioni stradali. Le gallerie rappresentano pertanto casi veramente eccezionali, essendosi fatto ricorso allo scavo a foro cieco soltanto quando ciò

**VIADOTTO DI ARICCIA**

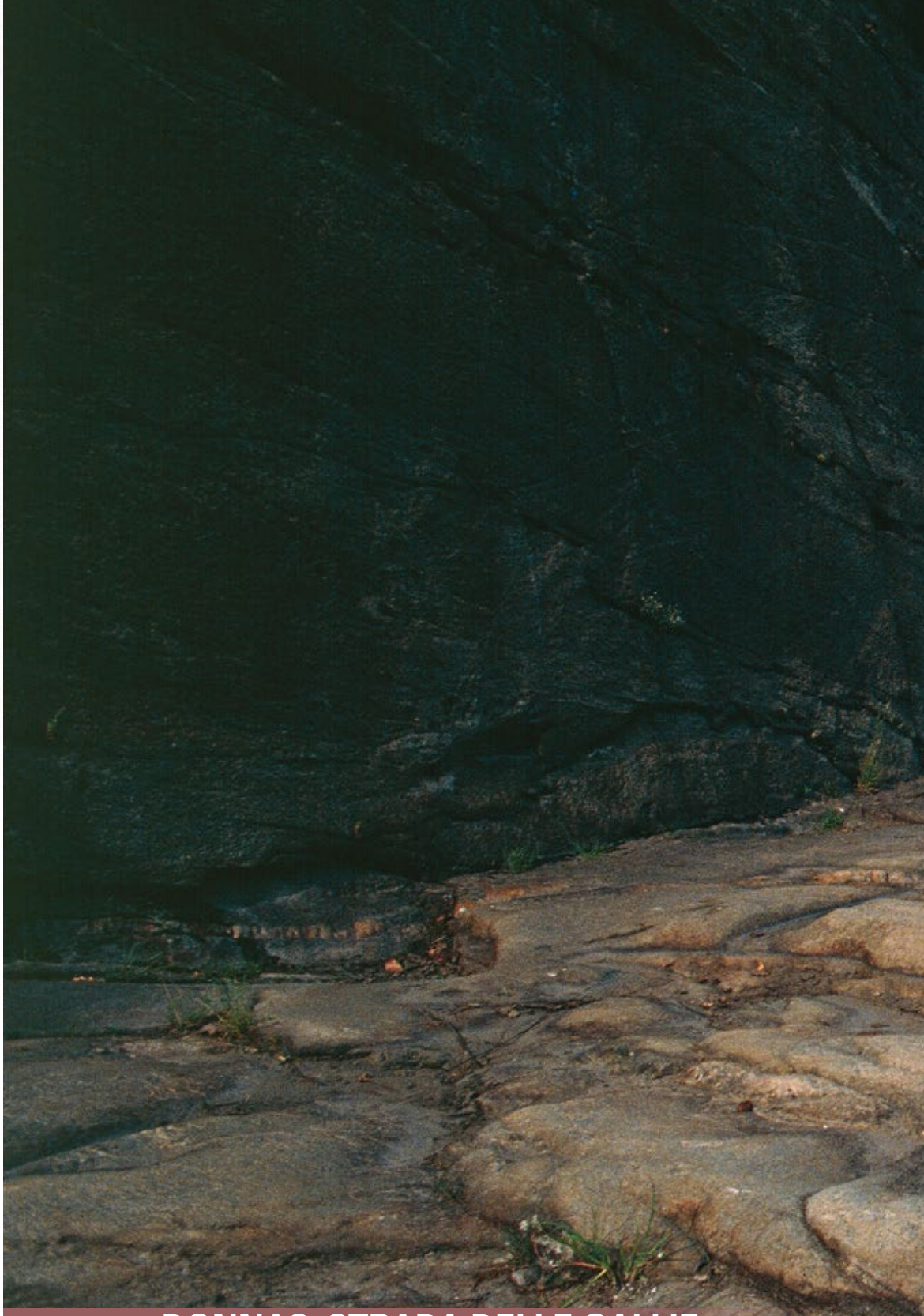
TERRACINA, TAGLIO DEL PESCO MONTANO

costituiva l'unico sistema, o di gran lunga il piú vantaggioso, per risolvere, con una soluzione radicale, fondamentali problemi di percorso. È il caso della celebre galleria del Furlo, presso Fossombrone, nelle Marche, che consentiva alla via Flaminia di superare un ostacolo altrimenti evitabile soltanto con l'apertura di una lunghissima variante e tutta in zona montagnosa. Fatta costruire dall'imperatore Vespasiano tra il 76 e il 77 d.C. (come dichiara l'iscrizione incisa sulla parete sopra l'ingresso nord-orientale), nel punto piú stretto della gola del fiume Metauro, la galleria è lunga 38,30 m e alta 6 e ha una larghezza massima di 5,47 m. Presso di essa c'è però un'altra galleria, piú piccola e assai piú antica (verosimilmente risalente all'apertura stessa della Flaminia nel 220 a.C.) lunga 8 m, larga 3,30 e alta 4,45. Si può dire dunque che, in generale, gli ingegneri stradali romani, considerate le limitate esigenze dei mezzi di trasporto dei loro tempi, assai meno sensibili alle pendenze che non i nostri, preferivano lo scavalcamento dei rilievi montuosi. Tuttavia, quando dovevano affrontare la perforazione di un monte, essi lo sapevano fare in modo egregio, con piena rispondenza alle necessità. Tant'è vero che, sempre nel caso della galleria del Furlo,

l'attuale Flaminia, erede diretta di quella antica, passa ancora sotto di essa! Si deve però aggiungere che i trafori romani furono aperti sempre in rocce compatte, come il tufo vulcanico e il calcare, e mai in terreni argillosi o comunque fortemente spingenti. Lo scavo, infatti, veniva affrontato con mezzi estremamente modesti, quali sono gli attrezzi emblematicamente rappresentati, scolpiti nella roccia tufacea all'ingresso di un'altra delle poche gallerie stradali romane, quella che passa sotto il Monte di Cuma, in Campania: il piccone, la bipenne, il maglio e i cunei. Con tali mezzi e con la forza muscolare degli uomini e degli animali (i secondi impiegati per il trasporto all'aperto del materiale scavato), si realizzavano gallerie lunghe centinaia di metri, larghe e alte fino a 6, generalmente diritte, ma talvolta anche con curve di raccordo fra tratti rettilinei e con diversa pendenza. Quando occorreva, lo scavo veniva rivestito, alle pareti e alla volta (che di solito era a tutto sesto), con opere murarie in blocchi di tufo o in opera cementizia con cortina a reticolato.

## Pozzi per l'aria e per la luce

Quanto ai problemi dell'aerazione e dell'illuminazione, essi venivano risolti con lo scavo di appositi pozzi, generalmente verticali e profondi anche piú di 30 m, oppure di spiragli o cunicoli laterali a intervalli e in numero rapportato alla lunghezza della galleria che aveva poi, di solito, gli imbocchi a sezione maggiorata per consentire il passaggio del massimo possibile di aria e di luce.
Si può ricordare che, proprio a proposito di gallerie, conosciamo uno dei pochi nomi di ingegneri stradali romani tramandatoci dall'antichità: quello di *Lucius Cocceius Auctus*, ricordato da Strabone come autore della galleria (o *Crypta*), detta, per l'appunto, di Cocceio, in Campania, che metteva in comunicazione il lago d'Averno con Cuma nella regione dei Campi Flegrei. La galleria (che, nel campo della viabilità sotterranea dei Romani, è certamente l'opera piú grandiosa) passava, perfettamente rettilinea e in leggera pendenza, attraverso il Monte Grillo. Era lunga circa 1 km, larga e alta, in media, tra i 4,5 e 5 m (quanto era necessario per consentire il passaggio contemporaneo di due carri nelle opposte direzioni), sempre rischiarata da luce naturale che, a intervalli regolari, entrava da sei pozzi di luce, quattro verticali e due obliqui o strombati. Liberata verso la fine del periodo borbonico, ecco come ne scrive il dotto napoletano Scherillo che la visitò, intorno al 1844, quando era ancora in gran parte interrata: «Poche cose valgono ad essitare quei sentimenti che io provai la prima volta sotto le paurose volte di quell'antro. Imperocchè la sua lunghezza, l'altezza, quelle pareti levigate come il marmo, le grandi feritoie, cento nicchie sulla faccia a sinistra, come bocche di pozzi, uno stuolo incredibile di grandi pipistrelli che battevan l'ali strepitando dinanzi alla mia fiaccola, le tenebre dense e profonde, in mezzo a cui quella luce sembrava passare senza rischiararle (...) le ombre fantastiche che proiettavano i sassi



**DONNAS, STRADA DELLE GALLIE**

***La strada consolare delle Gallie a Donnas, in Val d'Aosta, tagliata nella roccia a mezza costa, nel I sec. a.C..***

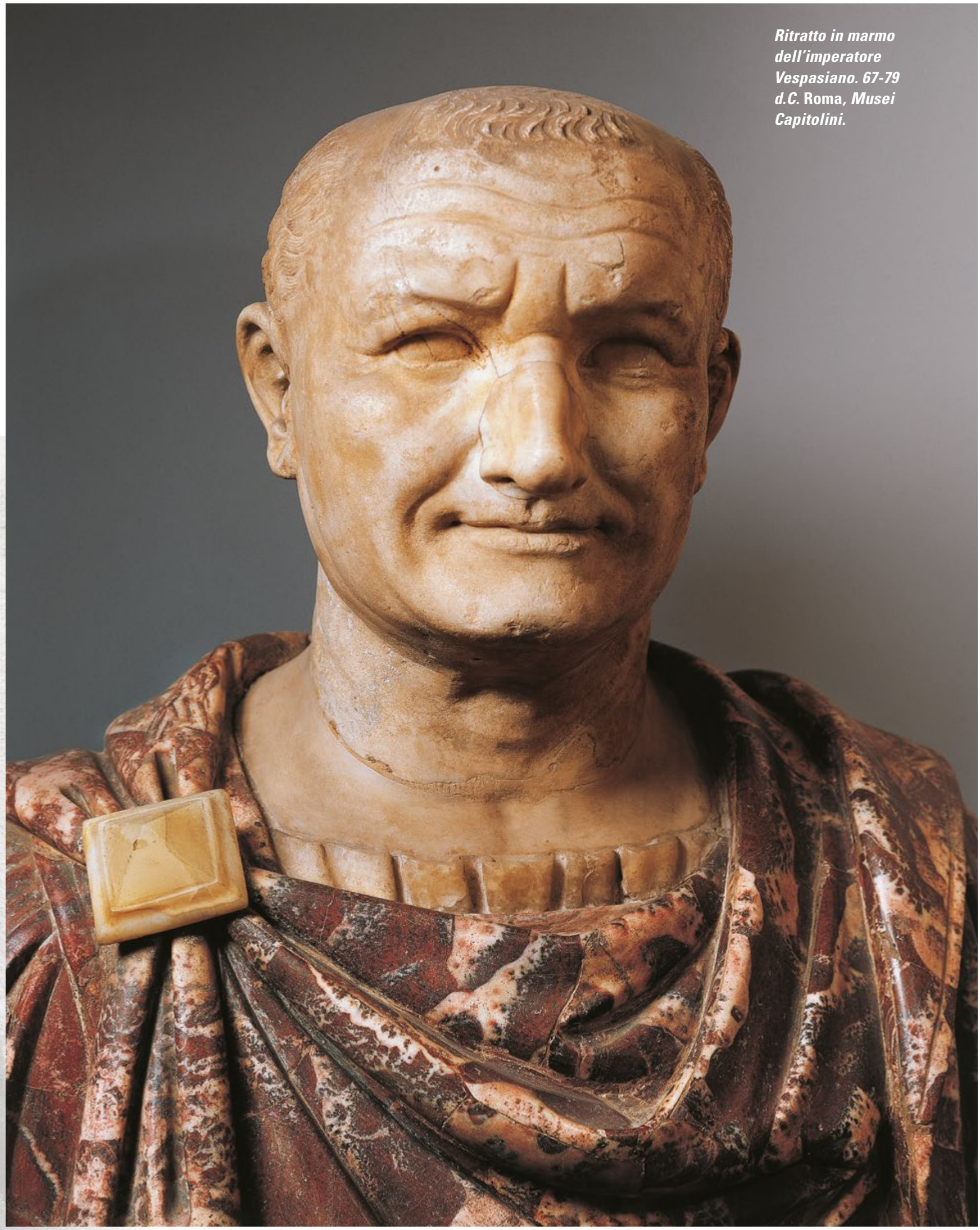
rotolati dalle feritoie e quelle nicchie: tutte queste cose insieme e la novità del luogo e del caso ti facevano trasognare, come se avessi lasciata la terra dei viventi».

## Il lago trasformato in porto

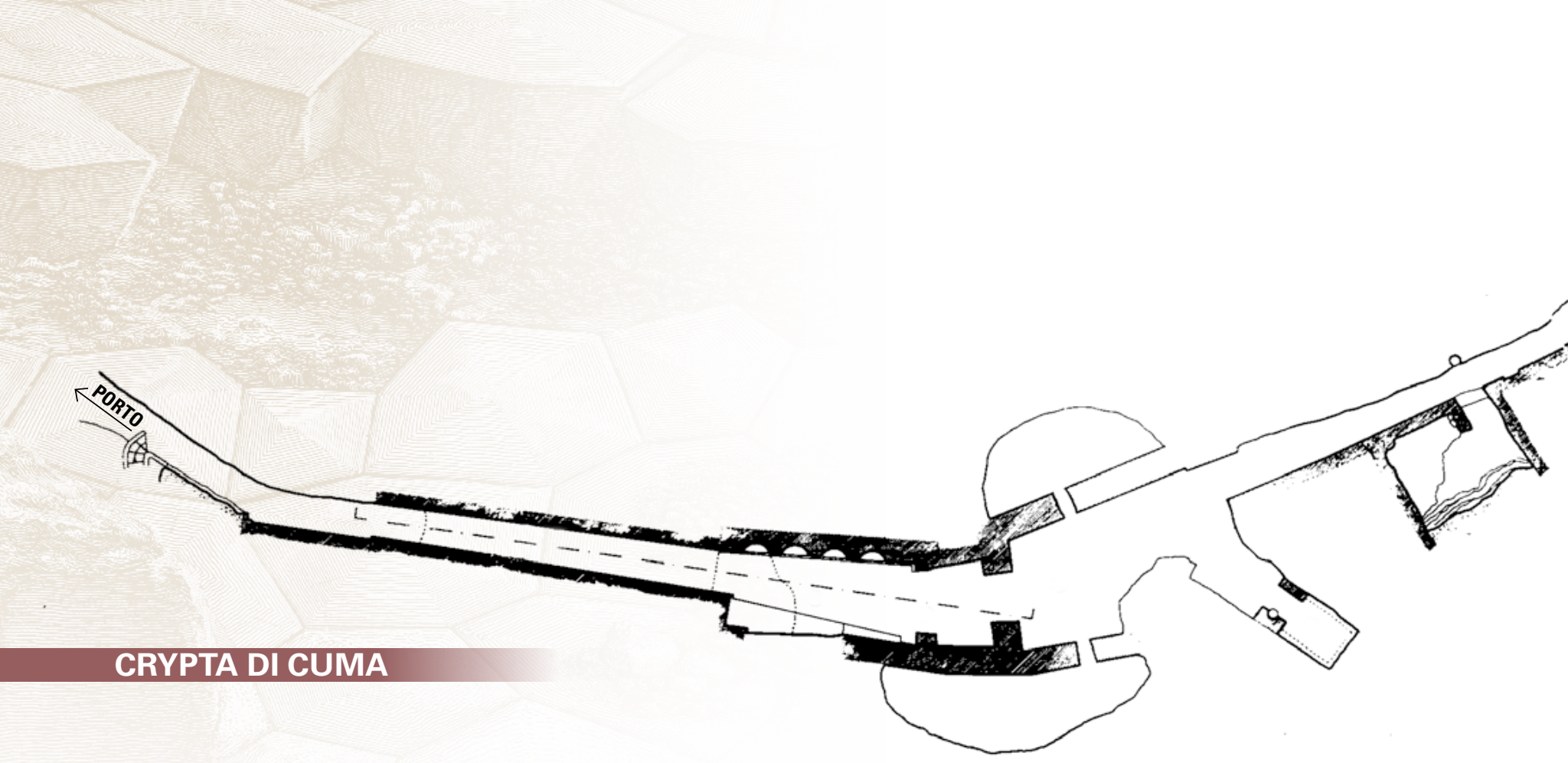
Allo stesso architetto si può attribuire con molta probabilità anche la già citata galleria sotto il Monte di Cuma che, a distanza di un migliaio di metri dall'altra, dava a quella la sua logica continuazione e lo sbocco al mare: entrambe (ancora pressoché intatte) furono infatti volute da Agrippa, al tempo della guerra civile tra Ottaviano e Antonio, quando il lago di Averno era stato attrezzato come porto e arsenale militare e Cuma fungeva da roccaforte e da osservatorio. La seconda galleria – conosciuta come *Crypta Romana* – era lunga 180 m. Preceduta da una sorta di vestibolo alto 23 m, con quattro grandi nicchie (probabilmente destinate a ospitare statue), dopo un secondo ambiente piegava ad angolo per addentrarsi sotto il monte con contrafforti e opere di rivestimento e dopo aver descritto una curva terminava con un tratto rettilineo. Purtroppo, quasi interamente rovinata è la terza galleria della zona, la cosiddetta *Crypta Neapolitana*, che metteva in comunicazione Napoli con Pozzuoli. Anch'essa databile alla prima età augustea, era lunga circa settecento metri, larga oltre 3 m e alta da 2,80 a 5,60 m.
Per concludere, meritano almeno un accenno quelle opere «minori» che erano le strutture di terrazzamento e i muri di sostegno, assai frequenti, contro i pericoli di smottamenti e di frane alle falde dei rilievi montuosi o in terreni instabili.
Passando ora a quelle che possono essere

*La galleria del Furlo, presso Fossombrone nelle Marche, sotto la quale passa ancora il tracciato della via Flaminia. La galleria, lunga 38,30 m, alta 6, per una larghezza massima di 5,47 m, fu fatta scavare dall'imperatore Vespasiano nel 76-77 d.C. per consentire l'attraversamento degli Appennini dal versante tirrenico a quello adriatico.*

definite le «infrastrutture» viarie, ossia a quelle opere che in vario modo completavano la strada e ne facilitavano l'utilizzazione, detto già delle piste pedonali che potevano affiancare la carreggiata e dei marciapiedi o «crepidini», si possono ora ricordare i paracarri (*gomphi*), pietre di forma grossolanamente conica, poste ogni 3/4 m sul bordo delle crepidini. Oltre a contribuire a mantenere serrati i lati della carreggiata, i paracarri potevano servire anche per montare a cavallo (o smontarne) e magari per «guidare» i viandanti in caso di neve o di tempeste di sabbia (come sembra denotare il loro impiego sistematico lungo le strade rispettivamente della Gallia e del Nordafrica). Ma l'infrastruttura piú importante era certamente quella delle «pietre miliari» (*miliaria* o *milliaria*, o anche *miliarii*) che, a intervalli fissi, recavano l'indicazione progressiva delle distanze. Queste erano date in miglia o, piú esattamente, in «migliaia di passi» ed espresse di solito con la sigla M P (*milia passuum*), essendo il miglio (*miliarium*), pari a 1478,5 m (da noi solitamente arrotondato a 1480 m), corrispondente a mille «passi» (e il «passo», di 1,48 m, a 5 «piedi»; con il «piede» pari a 0,2957 m, da noi arrotondato a 30 cm). Solo eccezionalmente, in alcune province dell'impero, a partire dal III secolo d.C., le distanze figurano espresse, anziché in miglia, in misure locali. È il caso delle province della Gallia e della Germania, in cui fu usata ufficialmente, in età severiana, come unità di misura, quella celtica della



***Ritratto in marmo dell'imperatore Vespasiano. 67-79 d.C.*** **Roma*, Musei Capitolini.***

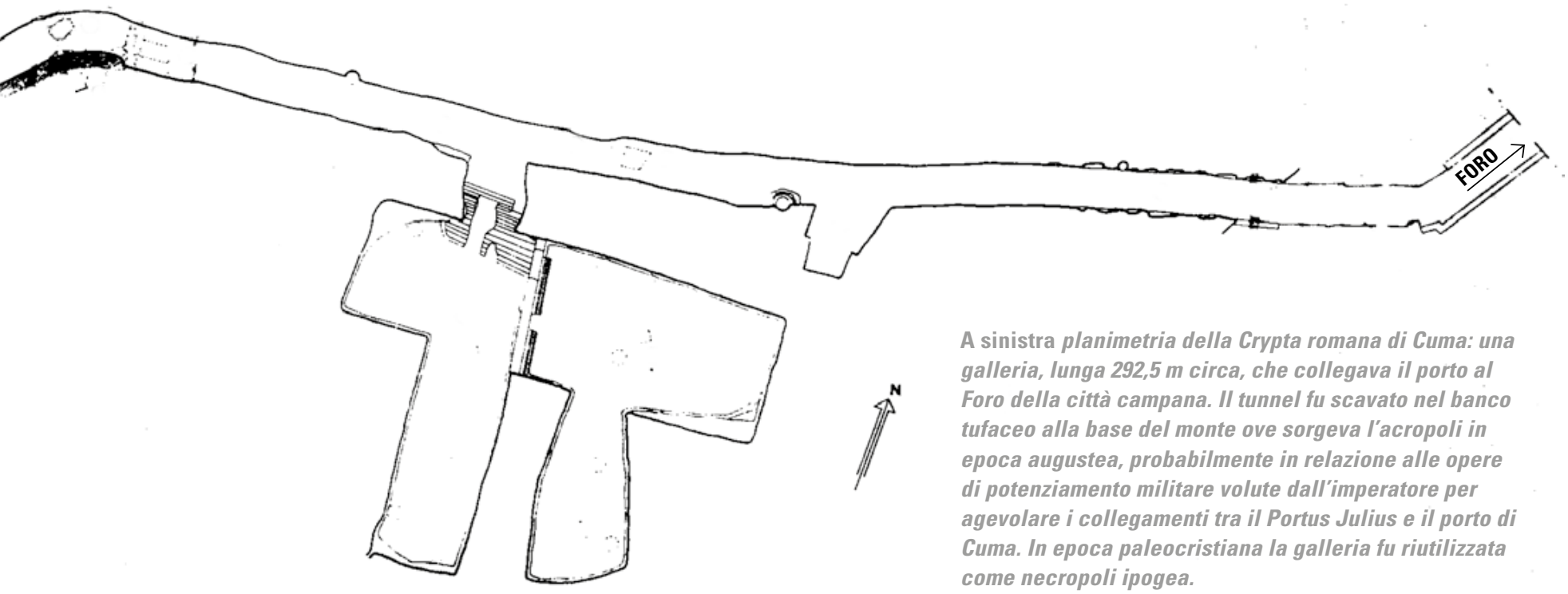



CRYPTA DI CUMA

«lega» (*leuga*, o anche lega), equivalente a un miglio e mezzo (pari a 2,220 km circa).
L'uso dei miliari dovette cominciare piuttosto presto, dato che il piú antico fino a oggi conosciuto, quello della «posta» di Mesa (*Statio ad Mesas*), al cinquantatreesimo miglio della via Appia, risulta collocato, sulla base dell'iscrizione che cita gli edili Publio Claudio e Caio Furio, tra il 255 e il 253 a.C., quando ancora non erano state aperte l'Aurelia, la Flaminia e l'Emilia. L'uso dovette però generalizzarsi, fino a diventare una norma, verso la fine del II secolo a.C., visto che Plutarco ritenne di dover sottolineare la «numerazione in miglia segnata da colonnette di pietra» tra gli interventi relativi alle strade promossi dal tribuno della plebe Caio Gracco, con una *lex viaria*, del 133 a.C.

## All'inizio di ogni nuovo miglio

La forma di gran lunga piú consueta dei miliari era quella di una «colonnina» cilindrica o troncoconica di pietra (e solo eccezionalmente di marmo), di un'altezza variabile da poco piú di 1 m fino ai 3/4, per un diametro compreso tra i 40 cm e 1 m circa. Collocati su uno o l'altro dei due lati della strada, a quanto pare senza una regola fissa, i miliari erano posti all'inizio di ogni nuovo miglio, tanto che in qualche caso non recavano alcuna indicazione, significando la loro semplice presenza che era passato un miglio dalla colonnina precedente.
La distanza registrata era normalmente quella dall'inizio della strada oppure, soprattutto nella tarda età imperiale, quella dall'ultima città attraversata (ed esplicitamente menzionata), o anche da quella piú vicina ancora da raggiungere. Talvolta, all'indicazione principale se ne aggiungevano altre parziali (rese con numeri graficamente piú piccoli), d'interesse locale. Cosí, per esempio, un miliario della via Emilia, ritrovato a Borgo Panicale, oltre alla distanza da Roma, reca quella da Bologna (4 miglia) e quella da Modena (21 miglia): distanze che, è appena il caso di evidenziarlo, corrispondono esattamente al luogo del ritrovamento.
Oltre all'indicazione delle distanze, i miliari recavano quasi sempre altre informazioni: innanzi tutto il nome del magistrato che aveva fatto collocare i miliari stessi (anche se diverso dal costruttore della strada) e la sua carica. Poi, a seconda dei casi, la segnalazione del tratto di strada interessato e le motivazioni e le modalità della costruzione o del restauro della strada stessa. Ciò specialmente durante l'età imperiale, quando s'arrivò a incidere sui miliari lunghi testi commemorativi e celebrativi, dai toni non di rado enfatici e magniloquenti.
Cosí, per esempio, nei miliari della via Appia, restaurata da Adriano nel 123 d.C., nel tratto da Benevento ad *Aeclanum*, si può leggere che la strada fu rifatta a spese, in parte dell'imperatore, e in parte di alcuni proprietari terrieri, con tanto di precisazione sull'entità dei rispettivi contributi: rispettivamente, 1 157 000




**A sinistra** ***planimetria della Crypta romana di Cuma: una galleria, lunga 292,5 m circa, che collegava il porto al Foro della città campana. Il tunnel fu scavato nel banco tufaceo alla base del monte ove sorgeva l'acropoli in epoca augustea, probabilmente in relazione alle opere di potenziamento militare volute dall'imperatore per agevolare i collegamenti tra il Portus Julius e il porto di Cuma. In epoca paleocristiana la galleria fu riutilizzata come necropoli ipogea.***
**In basso** ***arco di ingresso alla Crypta romana di Cuma.***

Nella pagina accanto *ricostruzione di un settore del Foro romano, dalla parte del Campidoglio e del* Tabularium, *in un acquarello di epoca ottocentesca. Roma, Soprintendenza Archeologica. In evidenza, il* «Miliarium Aureum», *al centro di tre tra i principali assi stradali di Roma, su cui erano indicate le distanze delle principali città dell'impero dall'Urbe. Del monumento rimane solo un frammento della base marmorea, davanti al Tempio di Saturno.*

A sinistra *pietre miliari provenienti dalla via Emilia. Età augustea.* Bologna, *Museo Civico Archeologico.*

## Il Miliario d'Oro

L'anno 20 a.C. l'imperatore Augusto – che aveva assunto personalmente l'ufficio della *cura viarum* – fece erigere ai limiti settentrionali del Foro Romano, fra la tribuna dei Rostri e il tempio di Saturno, una speciale «colonnina miliaria». Rivestita di bronzo dorato – donde il nome che le fu dato, di *Miliarium Aureum* – essa recava l'indicazione delle distanze da Roma delle principali città dell'impero. La sua funzione implicita era pertanto quella di segnare il «punto di partenza» delle strade che formavano la grande rete del sistema viario romano: un punto di partenza non soltanto ideale, ma effettivo e concreto.
La scelta del luogo non avvenne infatti a caso. Il «Miliario d'oro» si trovava, di fatto, alla convergenza (o al punto di diramazione, a seconda del modo di vedere) di tre fra i piú importanti e piú antichi assi stradali della città: il *vicus lugarius*, il *clivus Argentarius* e la *via Sacra*. Dal «prolungamento» di ognuno di questi assi, oltre i limiti del perimetro urbano e attraverso alcune delle principali vie «consolari», ci si poteva dirigere verso tutte le regioni dell'impero.
Limitandosi a un'indicazione di massima e molto schematicamente, si può facilmente riconoscere come, con il *vicus lugarius*, si raggiungesse, da un lato, l'Aurelia che andava verso la Gallia (e quindi la Britannia e la Germania) e la Penisola iberica; dall'altro, l'Ostiense che portava a Ostia e quindi al porto d'imbarco per l'Africa settentrionale. Con il *clivus Argentarius*, invece, si raggiungevano la Flaminia e la Salaria, con le quali, in vario modo, s'andava alle province transalpine, renano-danubiane e balcaniche. Con la *via Sacra*, infine, si raggiungeva l'Appia che portava a Brindisi e cioè al porto d'imbarco per la Grecia, l'Asia Minore e l'Egitto (ma anche per la via Egnazia che, al di là dell'Adriatico, continuava, attraverso la Macedonia, fino al Bosforo e al Mar Nero).
L'espressione universalmente nota secondo la quale «tutte le strade portano a Roma» (ovviamente reversibile – specie trattando del mondo antico – in quella «tutte le strade partono da Roma») trova dunque nel *Miliarium Aureum* di Augusto il punto di riferimento preciso che la giustifica e la rende esplicita, mentre lo stesso Miliario finisce col rappresentare il «monumento del monumento», considerando come tale, e a buon diritto, l'intero complesso del sistema viario del mondo romano.

e 569 000 sesterzi. Invece su un miliario, sempre della via Appia, con l'indicazione del miglio 71, posto da Caracalla nel 216 d.C., dopo i nomi dell'imperatore e il lungo elenco delle sue titolature e delle cariche da lui rivestite, sta scritto: «La via, che prima era stata lastricata inutilmente con pietra calcarea logorata, rifece con nuove pietre di selce, in modo che fosse piú solida per i viaggiatori; e ciò con il suo danaro, per la lunghezza di ventuno miglia».
In molti casi le scritte sui miliari furono apposte in epoche diverse, anche a notevole distanza di tempo l'una dall'altra, e cioè con aggiunte successive occasionate da interventi di restauro o di rifacimento. Esse ci forniscono in tal modo un'utilissima piccola storia della strada a cui si riferiscono, che sarebbe altrimenti quasi sempre sconosciuta.

## Riposo, ristoro e cambio dei cavalli

Tra le «infrastrutture» viarie sono infine da considerare le «stazioni di posta» (*stationes*), le quali, sebbene fossero a uso specifico del servizio postale di stato (il *cursus publicus*), finirono col rappresentare un elemento tipico e caratterizzante delle strade e vennero variamente utilizzate (soprattutto nelle

installazioni private che sorsero attorno a esse), oltre che dai «corrieri» e dai personaggi «ufficiali», anche dai viaggiatori comuni.
A seconda del loro ruolo e dei servizi che offrivano e in conformità con la diversa denominazione che le indicava, le «stazioni» erano di due tipi. Le *mutationes* (al singolare *mutatio*) servivano prima di tutto al cambio dei cavalli, eventualmente a quello dei conduttori dei carri e, al tempo stesso, alla sosta per il ristoro dei viaggiatori. Le *mansiones* (al singolare *mansio*), piú importanti e meglio attrezzate, consentivano una sosta prolungata, anche per il riposo notturno, e offrivano ogni genere di rifornimenti e di assistenza per le persone, gli animali e i veicoli. Esse

disponevano infatti di locande, scuderie, rimesse e di molto personale specializzato (impiegati amministrativi, veterinari, carpentieri, cocchieri, stallieri, mozzi, ecc.), alle dipendenze di un *praepositus* (mentre alle *mutationes* presiedeva un *manceps*). Presso le *mansiones*, inoltre (e, all'occorrenza, anche nelle *mutationes*) prestava servizio un distaccamento di polizia stradale – i cui effettivi erano designati come *stationarii* – che provvedeva alla sorveglianza del traffico e alla sicurezza del territorio contro i ladri e i briganti che, vale la pena di sottolinearlo, non cessarono, tranne brevi periodi, di costituire con le loro aggressioni un costante pericolo per i viaggiatori.

***Scene di vita legate alle strade: in alto, sulle due pagine, una legione romana in marcia lungo una strada di recente costruzione; qui sopra, una biga transita su una strada urbana; nella pagina accanto, la posa in opera di un miliario.***

# LE STRADE

## EVENTI STORICI

**753 a.C.** *Fondazione di Roma*

**753-509** *Monarchia*

**509** *Nascita della repubblica*

**494 circa** *Battaglia del lago Regillo tra Romani e Latini*

**449-448** *Guerra contro Equi, Volsci e Sabini*

**406-396** *Conquista di Veio*

**390** *Sacco di Roma*

**343-341** *Prima guerra sannitica*

**340-338** *Guerra latina e scioglimento della Lega latina*

**338 circa** *Fondazione della colonia di Ostia*

**329** *Fondazione della colonia di Terracina*

**326-304** *Seconda guerra sannitica*

**306** *Trattato romano-cartaginese. L'Italia è attribuita a Roma, la Sicilia a Cartagine*

**298-290** *Terza guerra sannitica*

**291** *Fondazione della colonia di Venosa*

**283** *Fondazione della colonia di Senigallia*

**282-272** *Guerra tarantina*

**268** *Fondazione delle colonie di Rimini e Benevento*

**264-241** *Prima guerra punica*

**241-227** *Istituzione delle prime province di Sicilia e Sardegna-Corsica*

**225-222** *Sottomissione dei Galli Boi e Insubri; battaglie di Talamone e Casteggio*

**218-201** *Seconda guerra punica*

**218** *Fondazione delle colonie di Piacenza e Cremona*

**215-205** *Prima guerra macedonica*

**200-196** *Seconda guerra macedonica*

**192-189** *Guerra siriaca*

**189** *Fondazione della colonia di Bologna*

**183** *Fondazione delle colonie di Parma e Modena*

**181** *Fondazione della colonia di Aquileia*

**177** *Fondazione della colonia di Luni*

**172-167** *Terza guerra macedonica*

**149-146** *Terza guerra punica: distruzione di Cartagine e nascita della provincia romana «Africa»*

**147** *Istituzione provincia di Macedonia*

**133 e 123-121** *I Gracchi tentano la riforma agraria*

**120** *Conquista della Gallia Narbonese che diviene provincia romana*

**102** *Mario sconfigge i Teutoni e, l'anno successivo, i Cimbri*

## LE COSTRUZIONI

### VIII-V secolo a.C.

**Roma è collegata al territorio soprattutto attraverso la via fluviale del Tevere. Tra VI e V secolo i sentieri cominciano a essere organizzati come strade (per esempio la via Campana, la via Nomentana e il primo tratto della via Salaria)**

### IV secolo a.C

**Via Gabina-Prenestina**

**Primo tratto della via Latina**

**Via Labicana**

**Via Tiburtina-Valeria**

**312 Via Appia fino a Capua**

### III secolo a.C

**Completamento della via Latina**

**Riorganizzazione delle strade verso l'Adriatico (via Salaria)**

**268 Prolungamento dell'Appia fino a Benevento**

**263 o 210 Via Valeria in Sicilia**

**Via Clodia**

**252 o 241 Via Aurelia «*Vetus*»**

**Via Amerina**

**223 circa Via Flaminia**

### II secolo a.C.

**200 o 144 o 119 Via Aurelia «*Nova*»**

**187 Via Emilia**

**Via Cassia**

**153 o 131 Via Annia in Italia settentrionale**

**148 Via Postumia**

**132 Via Popilia in Italia settentrionale**

**132 o 131 Via Popilia-Annia in Italia meridionale**

**115-109 Via Emilia di Scauro**

# NELLA STORIA

**91-89** *Guerra sociale*

**90-89** *Concessione della cittadinanza romana ai Latini e agli alleati rimasti fedeli*

**83-82** *Guerra civile*

**60** *Primo triumvirato di Cesare, Pompeo e Crasso*

**58-51** *Cesare conquista la Gallia*

**48** *Dittatura di Cesare; Battaglia di Farsalo*

**44** *Morte di Cesare*

**43** *Secondo triumvirato di Ottaviano, Antonio, Lepido; scontro di Modena*

**42** *Battaglia di Filippi*

**41-40** *Guerra di Perugia*

**31** *Vittoria di Ottaviano su Antonio ad Azio*

**27** *Ottaviano riceve il titolo di Augusto*

**16-15** *Norico e Rezia diventano province*

**14 d.C.** *Morte di Augusto*

**14-37** *Tiberio è imperatore*

**37-41** *Caligola è imperatore*

**41-54** *Claudio è imperatore*

**54-68** *Nerone è imperatore*

**68** *Galba è imperatore*

**69** *Nello stesso anno sono proclamati imperatori Galba, Otone, Vitellio e Vespasiano*

**69-79** *Vespasiano è imperatore*

**79** *Eruzione del Vesuvio e distruzione di Pompei*

**79-81** *Tito è imperatore*

**81-96** *Domiziano è imperatore*

**90** *Istituzione delle province di* Germania Inferior *e* Germania Superior

**96-98** *Nerva è imperatore*

**98-117** *Traiano è imperatore*

**117-138** *Adriano è imperatore*

**138-192** *Dinastia degli Antonini*

**192-193** *Pertinace è imperatore*

**193** *Didio Giuliano è imperatore*

**193-235** *Dinastia dei Severi*

**235-284** *Anarchia militare; sono eletti diversi imperatori*

**284-305** *Diocleziano è imperatore*

**293-305** *Prima tetrarchia (Diocleziano, Galerio Massimiano, Costanzo Cloro)*

**305-306** *Seconda tetrarchia*

**306-307** *Terza tetrarchia*

**306-337** *Costantino è imperatore*

**308-311** *Quarta tetrarchia*

**313** *Editto di Tolleranza*

**337** *L'impero è diviso tra Costante (337-350), Costanzo II (337-361) e Costantino II (337-340)*

**360-363** *Giuliano l'Apostata è imperatore*

**363-364** *Gioviano è imperatore*

**364-392** *Dinasta valentiniana*

**379-395** *Teodosio I è imperatore*

**395** *Morte di Teodosio e divisione dell'impero romano*

**408-450** *Teodosio II è imperatore d'Oriente*

**410** *I Goti di Alarico saccheggiano Roma*

**452** *Papa Leone Magno arresta la marcia di Attila su Roma*

**455** *I Vandali di Genserico saccheggiano Roma*

**476** *Deposizione di Romolo Augustolo ad opera di Odoacre. Fine dell'impero romano d'Occidente*

## I secolo a.C.

**Sistemazione definitiva della rete viaria dell'Italia**

**Inizia l'apertura dei valichi alpini**

**13-12 Via Iulia Augusta**

## I secolo d.C.

**Interventi di Augusto sulla viabilità (in particolare su Salaria, Flaminia ed Emilia)**

**46 Ristrutturazione delle strade della Sardegna**

**46-47 Via Claudia Augusta**

**Via Domiziana**

**Via Flavia**

**Via Appia-Traiana**

**Restauri e manutenzioni (testimoniati dai miliari)**

## II e III secolo d.C.

**Restauri e manutenzioni**

**Via Severiana**

## IV secolo d.C.

**Restauri e rifacimenti**

## V secolo d.C.

**Alcune strade come l'Aurelia diventano impraticabili**

# PARTIVANO TUTTE DA ROMA

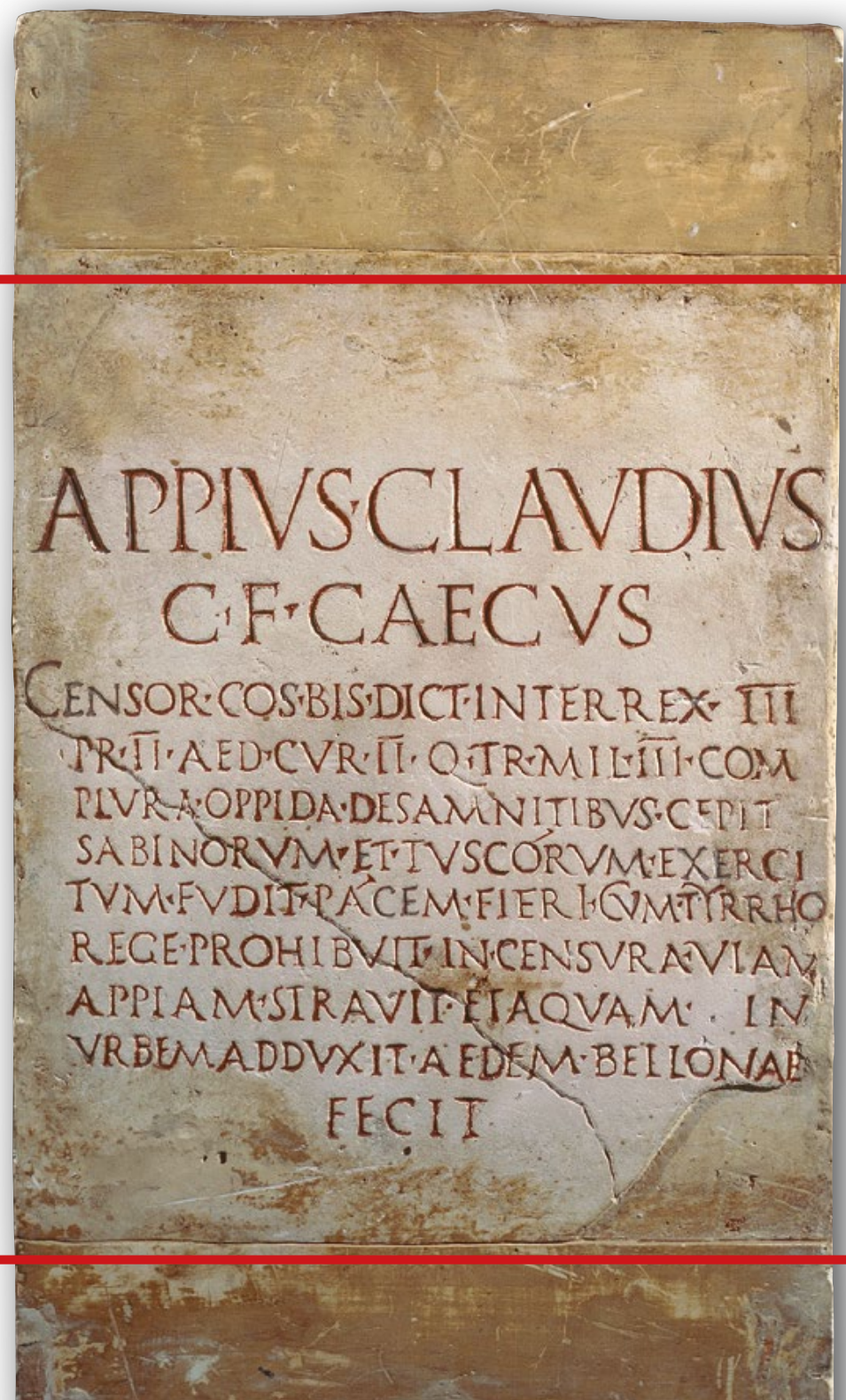
**UNA GRANDE RAGNATELA, IN CONTINUA ESPANSIONE MAN MANO CHE NUOVI TERRITORI SI AGGIUNGEVANO AL DOMINIO DELL'URBE: ECCO COME SI PRESENTAVANO LE STRADE DELL'IMPERO. LA CUI LUNGHEZZA VENIVA MISURATA A PARTIRE DAL CAMPIDOGLIO, VERO CENTRO DA CUI LE VIE, SIMILI AI RAGGI DEL SOLE, SI DIFFONDEVANO NEL MONDO**

**In basso** ***rilievo raffigurante un carro da viaggio romano, murato su una parete della cattedrale di Maria Saal, nel distretto di Klagenfurt-Land in Carinzia, Austria.***
**Sullo sfondo** ***le principali strade che partivano da Roma, in un frammento della*** **Tabula Peutingeriana,** ***copia medievale di una mappa di tutto l'impero, da un originale del III-IV sec. Vienna, Österreichische Nationalbibliothek.***

B V R N I A
Via Salaria
Via Flaminia
ROma
XVI
Via Tyburtina
XII
Via Prenestina
XV
Via Laurcana
X
Via Latina
X
Via Appia
XII
Via Hostiensis
XII
Via Durella
VIIII
R I C A

La rete stradale a cui Roma dette vita, avvolgendone tutto l'impero, interessò, ovviamente, in primo luogo l'Italia. La stessa Roma, prima di diventare il centro di quella rete che da essa si dipartiva e a essa tendeva, fu, innanzitutto e soprattutto, il centro del sistema viario italiano, il quale, a sua volta, fu progressivamente dilatato, collegato e integrato con quelli delle singole province.
Il fenomeno ebbe origini molto remote e si confonde addirittura con le origini stesse dell'Urbe. Questa, infatti, nacque come «centro di strada», nel luogo in cui s'incontravano due antichissimi e vitali «itinerari», quello «del sale», che dalla foce del Tevere (già di per sé naturale via d'acqua tra l'entroterra e il mare) risaliva verso i territori appenninici, e quello che, dalla regione costiera etrusca, penetrava all'interno del Lazio e metteva in comunicazione l'Etruria e la Campania. La città, inoltre, fu circondata, fin dai primordi della sua storia, da un cospicuo ventaglio di strade, di breve percorso e di semplice terra battuta, che la collegavano con i piú vicini centri etruschi, come Veio e *Caere* (Cerveteri), e con i numerosi centri del Lazio latino, dai quali ogni via prendeva il suo nome. Cosí, oltre alle vie «Veientana» e «Ceretana», c'erano la *via Ostiensis* che andava a Ostia (cioè alla foce del Tevere: *Ostia Tiberis*); la *Laurentina* a *Laurentum*, l'*Ardeatina* ad *Ardea*, la *Tusculana* a *Tusculum*, la *Labicana* a *Labicum*, la *Praenestina* a *Praeneste* (Palestrina), la *Tiburtina* a *Tibur* (Tivoli), la *Nomentana* a *Nomentum* (Mentana), ecc.
Si trattava pertanto di strade di interesse locale, anche quando erano state prolungate per una destinazione appena piú lontana di

**Nella pagina accanto *un tratto della via Appia, alle porte di Roma.***
**In basso *calco dell'elogio di Appio Claudio Cieco. Roma, Museo della Civiltà Romana. Il testo era iscritto sulla base della statua del censore, fatta collocare da Augusto nel suo Foro, insieme a quelle di altri uomini illustri di Roma.***




**UNA VITA DI SUCCESSI**

APPIO CLAUDIO CIECO FIGLIO DI CLAUDIO, CENSORE, CONSOLE PER LA SECONDA VOLTA, DITTATORE, INTERREX PER LA TERZA VOLTA, PRETORE PER LA SECONDA VOLTA, EDILE CURULE, QUESTORE, TRIBUNO MILITARE PER LA TERZA VOLTA, CONQUISTÒ MOLTE CITTÀ SANNITE, SCONFISSE L'ESERCITO DEI SABINI E DEI TUSCI, IMPEDÍ CHE SI FACESSE LA PACE CON IL RE PIRRO, DURANTE LA CENSURA COSTRUÍ LA VIA APPIA E INCANALÒ L'ACQUA A ROMA, COSTRUÍ IL TEMPIO DI BELLONA.

quella originaria, come nel caso della *via Gabina* che andava a *Gabii* e fu «riassorbita» (anche nel nome) dalla *Praenestina*.
Le sole eccezioni, riflesse anche nel tipo diverso di denominazione, furono la *via Latina*, che attraverso la valle del Sacco andava in Campania raggiungendo *Casilinum* (l'odierna Capua), e la *via Salaria*, l'antichissimo itinerario del sale che andava nel cuore della Sabina e che nel primo tratto, a valle di Roma, si chiamava *via Campana*, sempre a motivo del sale, dato che essa raggiungeva i *campi salinarum*, ossia le saline esistenti lungo la riva destra del corso finale del Tevere.

## Inizia la grande impresa

Soltanto a partire dalla fine del IV secolo a.C. Roma dette inizio alla costruzione di nuove strade di grande comunicazione e di lungo percorso, avviando cosí quell'impresa che, sviluppatasi gradualmente seguendo le grandi tappe della conquista e dell'unificazione della Penisola e in concomitanza con la sua riorganizzazione territoriale e amministrativa, doveva tradursi nel primo complesso ed efficiente sistema viario del mondo romano. L'origine di tale sistema può essere riconosciuta nell'apertura della via Appia, la prima grande strada realizzata da Roma sulla base di una specifica esigenza «tecnica» e di un preciso progetto «strategico». Costruita durante la seconda guerra sannitica, essa ebbe uno scopo prevalentemente – se non esclusivamente – militare: quello di consentire all'esercito romano di raggiungere quanto piú celermente possibile la zona d'operazioni in Campania (e nel Sannio). Nello stesso tempo – e col primo scopo strettamente in rapporto – per assicurare un diretto e rapido collegamento tra Roma e la città alleata di Capua, nell'intento, eminentemente politico, di favorire l'integrazione della Campania (e dello stesso Lazio meridionale) in quella sorta di stato «federale» romano-campano che nelle due città aveva le «metropoli» di riferimento. Ancora oggi la novità dell'impresa appare come sottolineata dal modo nuovo di denominare la strada, che fu la prima a essere designata col nome del suo costruttore. Anche se non risulta che sia stato proprio questi a inaugurare un uso probabilmente invalso, e poi generalizzatosi a livello ufficiale, assai piú tardi. Forse circa un secolo dopo. In favore, tuttavia, di una introduzione precoce di questo nuovo uso, almeno a livello «popolare» o del parlare comune, sta la constatazione che solo la via Appia ha derivato il suo nome da quello personale del suo costruttore (*Appius*), mentre tutte le altre che la seguirono lo trassero dal nome «gentilizio», quello cioè che indicava la «casata» (o *gens*). Sicché, se fosse stata

*(segue a p. 58)*

**A destra *la via Appia e la centuriazione della colonia romana di Terracina (*Anxur*) in una miniatura dal Codice Palatino. IX sec. Città del Vaticano, Biblioteca Apostolica Vaticana.**
**Nella pagina accanto *Brindisi. Una delle due colonne terminali dell'Appia, rimasta sul luogo. L'altra si trova in piazza S. Oronzo a Lecce, dove fu rialzata nel 1666.***

*Ricostruzione ideale della via Appia, fiancheggiata da sepolcri. Sullo sfondo le torri della Porta Appia delle Mura Aureliane, oggi Porta S. Sebastiano.*

realizzata dopo l'introduzione di tale criterio, la via Appia sarebbe stata chiamata *via Claudia*. L'anno di nascita della strada fu il 312 a.C., ma i lavori furono condotti a termine nei due anni successivi. Il magistrato che ne promosse la costruzione fu il censore Appio Claudio Cieco. Viste le premesse, fu concepita – e tracciata – in «direttissima», mirando diritto al «capolinea» (e lasciando da parte i centri intermedi, provvisti però di opportuni raccordi), con lunghi rettifili, il maggiore dei quali, in due tratte (rispettivamente di 24 e 59 km), tra loro divergenti di appena 5 gradi, andava da Roma a Terracina. La strada ebbe, dapprima, la carreggiata a fondo inghiaiato. Soltanto nel 296 a.C. se ne iniziò la pavimentazione con i caratteristici lastroni di pietra silicea e limitatamente al primo miglio, a opera dei fratelli Ogulni, edili curuli di quell'anno. Tre anni dopo si procedette per un altro tratto fino a *Bovillae*, e poi progressivamente per l'intero percorso.

## 195 km in cinque giorni

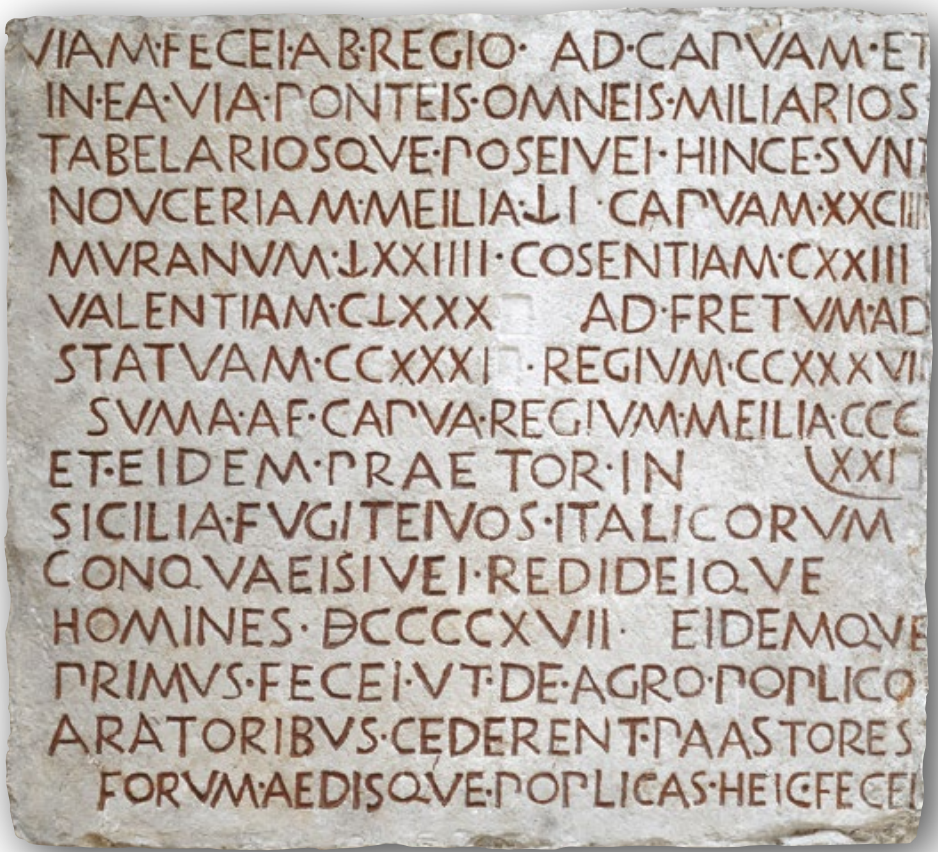
La via Appia lasciava Roma uscendo (insieme alla *via Latina*) dalla Porta Capena delle mura urbane; lambiva il massiccio dei Colli Albani, attraversava le paludi pontine, bonificate per il necessario, e, prima di Terracina, per 18 miglia (pari a 28 km circa: il cosiddetto *decemnovius*), era affiancata da un canale sul quale si navigava (di solito durante la notte) in alternativa al percorso stradale. Dopo Terracina, l'Appia superava i Monti Aurunci alle gole di Itri e scendeva verso la piana del Volturno, raggiungendo Capua (l'odierna Santa Maria Capua Vetere) con un ultimo rettifilo di circa 22 km. In totale si trattava di 132 miglia (pari a poco piú di 195 km) che si percorrevano in cinque/sei giorni di marcia, con un risparmio di 15 miglia (e un giorno di viaggio) rispetto all'antica *via Latina*.
Nata come diretta conseguenza dell'apertura e quindi dell'espansione di Roma verso il Mezzogiorno della Penisola, la via Appia seguí le ulteriori tappe di quella espansione e, pertanto, fu piú volte prolungata. Subito dopo la fondazione della colonia «latina» di Benevento, nel 268 a.C., fu condotta fino a quella città. Poi, sempre nel corso del III secolo a.C. e forse con tratti successivi, attraverso l'Appennino, fino a Venosa (dove una colonia romana era stata fondata nel 291) e, quindi, fino a Taranto. Finalmente, attorno allo scadere dello stesso secolo III, arrivò fino a Brindisi. Essa venne in tal modo a costituire la naturale via di comunicazione tra Roma e l'Oriente, senza tuttavia che il suo percorso, prolungato di volta in volta per tratte rispondenti a esigenze contingenti, risultasse il piú rapido possibile. Fu cosí che da Benevento a Brindisi cominciò a essere utilizzato un itinerario alternativo che, superato l'Appennino, puntava

*L'anfiteatro romano di Sutri, in provincia di Viterbo, realizzato interamente in tufo tra la fine del II e il I sec. a.C.*

decisamente alla Puglia, seguendone l'immediato entroterra costiero e passando per *Herdoniae*, Canosa, Ruvo, Bari ed *Egnathia*. Tale itinerario – che, in realtà, era quello della vecchia *via Minucia*, aperta probabilmente dal console del 221 a.C. Marco Minucio Rufo – nei primi anni del II secolo d.C., fu opportunamente sistemato da Traiano e trasformato in una vera e propria variante dell'Appia che, dal nome dell'imperatore, fu denominata *Appia Traiana*. Nel medesimo tempo (109 d.C.) lo stesso Traiano, con il taglio spettacolare del promontorio roccioso del Pesco Montano, subito fuori di Terracina, provvedeva ad aprire il passo della vecchia Appia lungo il mare eliminando il lungo e faticoso giro per le gole di Itri.
La nuova Appia – la cui sistemazione fu celebrata, a Benevento, con la dedica a Traiano dello splendido arco tuttora esistente – risultò in tal modo abbreviata di un paio di giorni lungo un tragitto da Roma a Bindisi che si svolgeva per complessive 365 miglia, pari a 538 km, percorribili da un viaggiatore comune in tredici/

quattordici giorni. Dopo la costruzione della via Appia – rimasta per sempre la «regina» di tutte le strade romane, secondo il felice appellativo datole, nel I secolo d.C., dal poeta Stazio – fu tutto un seguito di ulteriori realizzazioni, a cominciare dalla serie di grandi vie che si dipartirono direttamente da Roma in direzione delle diverse zone della Penisola. Prolungamento dell'antica via Tiburtina, forse a opera del console del 307 a.C. Marco Valerio Massimo, fu la *via Valeria,* che da Tivoli, per l'alta valle dell'Aniene, fu portata, dapprima, alla colonia di *Alba Fucens*, sopra il lago del Fucino, e poi, attraverso la Marsica, la conca Peligna e la bassa valle dell'Aterno, arrivò all'Adriatico, alla foce di quel fiume (*Ostia Aterni*) dov'è oggi Pescara (e fu poi «duplicata», al tempo di Claudio, dalla *via Claudia Valeria* e poi ancora dalla *via Claudia Nova*). Pure all'Adriatico giungeva la *via Salaria*, prolungata attraverso la Sabina e il Piceno, per le successive valli del Tevere, del Velino e del

**IL PRETORE DI SICILIA**



**Nella pagina accanto** ***un tratto di una strada romana lastricata nell'area archeologica di Roselle, in Toscana.*** **In basso** ***copia dell'iscrizione di Polla (seconda metà del II sec. a.C.), presso Salerno, che menziona località, infrastrutture e distanze lungo la via Popilia, da Capua a Reggio Calabria. Roma, Museo della Civiltà Romana.***

Tronto e, passando per *Reate* e *Asculum* (Rieti e Ascoli), toccava il mare presso San Benedetto del Tronto, a *Castrum Truentinum* (Porto d'Ascoli).
Ancora all'Adriatico era diretta la *via Flaminia*, costruita da Gaio Flaminio nell'anno del suo consolato (223 a.C.) o in quello della sua censura (220 a.C.). Nata per stabilire un collegamento diretto tra Roma e l'Agro Piceno e Gallico (demanializzato e lottizzato nel 232), attraversava il territorio falisco e l'Umbria e raggiungeva il mare a *Fanum Fortunae* (Fano) da dove, seguendo la costa, proseguiva per *Pisaurum* (Pesaro) e *Ariminum* (Rimini), con un percorso totale di 217 miglia, pari a 121 km circa. Nel I secolo a.C., nel tratto tra Narni e Nocera, ne fu realizzata una variante che passava per Terni, Spoleto e Foligno. Dato che a essa finí per innestarsi, direttamente o indirettamente, tutta la rete viaria dell'Italia settentrionale (e poi, per conseguenza, quella delle province transalpine), la Flaminia diventò una delle principali vie di comunicazione di tutto l'impero, tanto piú che veniva preferita alla stessa Aurelia, nonostante il percorso piú lungo, anche per andare in Provenza e in Spagna.
Tutta interna, spina dorsale dell'Italia centrale tirrenica, fu la *via Cassia* che, costruita tra il 156 e il 125 a.C., probabilmente dal censore Caio Cassio Longino, dopo essersi staccata dalla Flaminia appena superato il Ponte Milvio, attraversava l'intera Etruria per andare fino ad *Arretium* (Arezzo) e *Florentia* (Firenze). Nel primo tratto, di 10 km circa, coincideva con la piú antica *via Clodia* che, nata per collegare Roma con le colonie di *Nepet* e *Sutrium* (Nepi e Sutri), fu poi prolungata fino a Tuscania e quindi a *Saturnia* e a *Rusellae*, nel Grossetano (per andare infine a innestarsi nell'Aurelia nei pressi di Vetulonia).

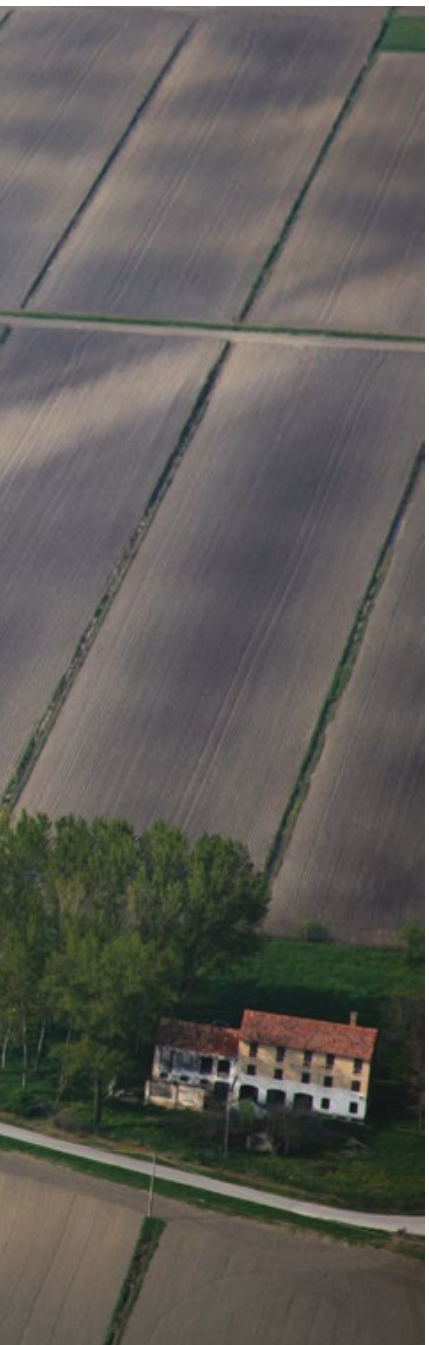
## Fino al Trofeo delle Alpi

Tutta costiera era invece la *via Aurelia*, aperta probabilmente dal censore del 241 a.C. Caio Aurelio Cotta, fino alla colonia di *Cosa* nel promontorio dell'Argentario. Venne poi prolungata, dapprima fino a *Vada Volaterrana*, a nord di Cecina, quindi, a opera del censore dell'anno 109 a.C., Marco Emilio Scauro (donde il nome di *via Aurelia Scauri*), per Pisa, *Luna* e Genova, fino a *Vada Sabatia* (Vado). Da lí piegava a nord verso l'interno, raggiungendo *Aquae Statiellae* (Acqui) e *Dertona* (Tortona). Da Vado, invece, il percorso costiero era completato dalla *via Iulia Augusta*, costruita nel 13/12 a.C. da Augusto, per *Albingaunum* (Albenga) e *Albintimilium* (Ventimiglia), fino al confine tra l'Italia e la Gallia segnato, sul colle della Turbia (in *Alpe Summa*), sopra Monaco, dal grande monumento commemorativo del cosiddetto «Trofeo delle Alpi».
Collegate e variamente raccordate con queste strade che partivano da Roma, erano tutte le altre arterie piú importanti della Penisola. Nell'Italia meridionale, da Ostia (dove da Roma giungeva la vecchia *via Ostiensis*) la *via Severiana*, sistemata all'inizio del III secolo d.C. dall'imperatore Settimio Severo, seguendo la costa laziale, andava a raggiungere l'Appia a Terracina da dove partiva, per Sperlonga e Formia, la cosiddetta *via Flacca* (come oggi la chiamiamo), creata probabilmente dal censore del 184 a.C. Lucio Valerio Flacco (e perciò, da dire, piú correttamente, *via Valeria*). Dalla stessa via Appia, a *Sinuessa*, presso l'odierna Mondragone, si staccava la *via Domitiana*,

FECI LA VIA DA REGGIO A CAPUA E IN QUELLA VIA POSI TUTTI I PONTI, I MILIARI E I TABELLARII. DA QUESTO PUNTO A NOCERA 51 MIGLIA, A CAPUA 84, A MORANO 74, A COSENZA 123, A VIBO VALENTIA 180, ALLO STRETTO, PRESSO AD STATUAM, 231, A REGGIO 237, DA CAPUA A REGGIO IN TOTALE 321 MIGLIA. E IO STESSO, PRETORE IN SICILIA, CATTURAI E RICONSEGNAI GLI SCHIAVI FUGGITIVI DEGLI ITALICI, PER UN TOTALE DI 917 UOMINI, E PARIMENTI PER PRIMO FECI IN MODO CHE SULL'AGRO PUBBLICO I PASTORI CEDESSERO AGLI AGRICOLTORI.
IN QUESTO LUOGO ERESSI UN FORO E UN TEMPIO PUBBLICI

costruita nel 95 d.C. dall'imperatore Domiziano, via che, passando attraverso i territori in parte paludosi del basso Volturno, per *Liternum*, *Cuma* e Pozzuoli, raggiungeva Napoli dove andava a innestarsi in una sorta di suo prolungamento che, piú prossimo alla costa, per Salerno andava dal Golfo di Napoli a quello di Sant'Eufemia.
Sempre dall'Appia, a *Capua* (Santa Maria Capua Vetere) aveva origine la *via Popilia*, il grande asse viario del versante tirrenico del Mezzogiorno d'Italia. Costruita dal console dell'anno 132 a.C. Caio Popilio Lena, attraverso i territori interni della Campania, della Lucania e del Bruzio (l'odierna Calabria), passando per Nola, Eboli, il Vallo di Diano e Sala Consilina raggiungeva l'alta valle del Crati e, per *Consentia* (Cosenza), proseguiva fino allo Stretto di Messina andando a raggiungere Reggio. Una famosa iscrizione monumentale ritrovata *in situ* nei pressi di Polla (l'antica *Forum Popili*; *vedi box alla pagina precedente*), ricorda, nel latino arcaico del tempo, che il console Popilio *viam fecei ab Regio ad Capuam* e che *in ea via ponteis omneis* («tutti i ponti») *miliarios tabellariosque poseivei* («collocò»), e fornisce inoltre le distanze – in *meilia* – tra il luogo in cui l'iscrizione si trovava e alcune delle principali città toccate, oltre alla distanza totale da Capua a Reggio, di 321 miglia, pari a 480 km circa.
Nell'Italia centrale, due strade «intermedie» tra le maggiori erano, sul versante adriatico, la *via Caecilia*, su quello tirrenico, la *via Clodia*. La *Caecilia*, attribuita al console del 117 a.C., Lucio Cecilio Metello, si staccava dalla Salaria poco prima di Rieti (o di Antrodoco) e, passando per *Amiternum*, presso L'Aquila, e il Teramano arrivava a *Hatria* (Atri) e forse a *Castrum Novum* (Giulianova), sull'Adriatico. La *via Clodia*, nata nel IV secolo a.C. per collegare Roma con le colonie di *Nepet* e *Sutrium* (Nepi e Sutri), si staccava dalla Cassia poco a nord di Roma e fu prolungata, fra III e II secolo, attraverso l'Etruria meridionale interna e il Viterbese, fino a

**Nella pagina accanto** ***Rimini. Il ponte di Tiberio, in pietra bianca d'Istria, presenta cinque arcate e poderose pile alleggerite da false finestre. La costruzione, iniziata nel 14 d.C. sotto Augusto, fu ultimata nel 21 d.C.***
**In basso** ***veduta aerea della via Annia e del ponte romano di Ceggia (Venezia), costruito tra la metà del I e la prima metà del II sec. d.C. sul percorso dell'arteria aperta dal pretore Tito Annio Rufo, nel 131 a.C.***



Tuscania e poi a *Saturnia* e *Rusellae*, nel Grossetano, per andare finalmente a incontrarsi con l'Aurelia nei pressi di *Vetulonia*. Ancora dalla Cassia, a Firenze, due ramificazioni andavano ad attestarsi, l'una, sul versante orientale, alla via Emilia, a *Faventia* (Faenza), l'altra, sul versante occidentale, alla via Aurelia, a Pisa, passando per Lucca. Un altro collegamento Cassia-Emilia era infine attuato dalla cosiddetta *via Flaminia minor*, costruita dal console Caio Flaminio Nepote nel 187 a.C., che andava da Arezzo a Bologna passando per Firenze, Pistoia e la valle del Reno.

## Un rettilineo di 280 km

Nell'Italia settentrionale, due strade costituivano le nervature alle quali s'innestava tutto il resto della rete viaria di quella vasta regione. Prima di tutto, la *via Aemilia*, costruita dal console del 187 a.C. Marco Emilio Lepido, la quale, partendo da Rimini in prosecuzione della Flaminia, raggiungeva il Po a *Placentia* (Piacenza), con un percorso pressoché interamente rettilineo (di 189 miglia pari a quasi 280 km) che passava per *Forum Livii* (Forlí), *Faventia* (Faenza), *Forum Cornelii* (Imola), *Bononia* (Bologna), *Mutina* (Modena), Parma e *Rhegium Lepidi* (Reggio). Poi, la *via Postumia*, opera del console del 148 a.C. Spurio Postumio Albino, che, andando dal Golfo di Genova a quello di Trieste, costituiva un vero e proprio asse longitudinale «padano» dal quale presero poi le mosse le strade transalpine. La Postumia partiva da Genova e, passando per le valli del Polcevera e dello Scrivia, toccava *Libarna* (Serravalle), *Dertona* (Tortona) e Piacenza dove incontrava l'Emilia. Passato il Po, proseguiva per Cremona, Verona, *Vicetia* (Vicenza), *Opitergium* (Oderzo), Concordia e raggiungeva Aquileia, correndo nella seconda parte del suo lungo tracciato per larghi tratti su aggeri (*aggeres*) delimitati da fossi.
Alla stessa Aquileia arrivavano, lungo il litorale adriatico, l'una in prosecuzione dell'altra, la *via Popilia*, costruita dallo stesso console del 132 a.C., Popilio Lena, autore della via omonima nel sud della Penisola, e continuata dalla *via Annia*. Questa, aperta dal pretore dell'anno 131 a.C. Tito Annio Rufo, partiva da Rimini e, attraversato il difficile territorio del delta del Po, passava per *Altinum* e Concordia innestandosi nella *Postumia* dopo essersi raccordata, a Padova, con la *via Aemilia* «altinate», costruita nel 175 a.C. da Marco Emilio Lepido, che

proveniva da Bologna passando per Ostiglia e *Ateste* (Este). Da Aquileia, nodo stradale di straordinaria importanza, la *via Flavia*, costruita da Vespasiano nel 78 d.C., andava a Tergeste (Trieste) e poi, lungo il versante occidentale dell'Istria, passando per *Parentium* (Parenzo), Pola, *Nesactium* (Nesazio), finiva a *Tarsatica* (Fiume). Sempre da Aquileia, due altre strade andavano, una, attraverso la valle del Frigido, a *Emona* (Lubiana), l'altra, la *via Iulia Augusta*, al valico alpino di Monte Croce Carnico, passando attraverso il Friuli per *Iulium Carnicum*, presso l'odierna Zuglio.
Ai valichi delle Alpi centrali portavano invece altre strade collegate alla Postumia. La *via Claudia Augusta*, costruita da Druso Maggiore (Druso Claudio Nerone), dopo che con la sua vittoria sui Reti, nel 15 a.C. «aveva reso praticabili le Alpi» e restaurata dall'imperatore Claudio, suo figlio nel 47 d.C., risalendo la valle

dell'Adige, andava da Verona a *Tridentum* (Trento), proseguendo poi, con un ramo, lungo la valle dell'Isarco, fino a *Pons Drusi* (Bolzano) e al Brennero, e, con un altro ramo, lungo la Val Venosta, fino al Passo di Resia. Ma è probabile che la vera *Claudia Augusta* sia stata quella che da Altino andava a *Feltria* (Feltre) donde, con una diramazione proseguiva per Trento, e con un'altra, attraverso *Bellunum* (Belluno) e il Cadore, raggiungeva il passo di Monte Croce Comelico. Un'altra strada, da *Ticinum* (Pavia), passando per *Mediolanum* (Milano) e Como, raggiungeva lo Spluga (*Cuneus Aureus*), dopo essersi congiunta a un'altra che proveniva da Verona per *Brixia* (Brescia) e *Bergomum* (Bergamo), passando lungo il versante ovest del lago di Como (*Lacus Larius*).

## Dalle Alpi alle isole

Quanto ai valichi alpini occidentali, una via che partiva da Cremona, dopo essersi suddivisa in due rami, uno per *Laus Pompeia* (Lodi), *Mediolanum* (Milano) e *Novaria* (Novara), l'altro per *Ticinum* (Pavia) e la Lomellina, si riunificava a *Vercellae* (Vercelli), proseguendo verso *Eporedia* (Ivrea) e *Augusta Praetoria* (Aosta). Da lí, con un ramo andava al Gran San Bernardo (*Summus Poeninus*) e con un altro al Piccolo San Bernardo (*Alpis Graia*). Un'altra strada, invece, partendo da Vado e dopo aver raggiunto *Augusta Taurinorum* (Torino) – dove arrivava anche la *via Fulvia*, costruita dal console del 125 a.C. Marco Fulvio Flacco, da Tortona per *Hasta* (Asti) e *Forum Fulvii* (presso Alessandria) – proseguiva per la valle di Susa (*Segusium*) e raggiungeva il Monginevro (*Matrona Mons*).
La Sicilia e la Sardegna infine – che, peraltro, fino alla fine del III secolo d.C. rimasero nelle condizioni di province, essendo ritenute al di fuori dell'Italia – avevano ognuna una rete viaria caratterizzata da una strada costiera unita da trasversali interne (mentre in Corsica un'unica via andava da sud a nord lungo la costa orientale). In particolare, in Sicilia, una strada faceva il giro dell'isola partendo da Messina, con il nome di *via Valeria* (costruita nel 210 a.C. dal console Marco Valerio Levino), sul versante settentrionale e con il nome di *via Pompeia*, sul versante orientale.

**In alto *l'arena di Verona. La città era attraversata dalla via Postumia. La strada, costruita nel 148 a.C. dal console Spurio Postumio Albino, collegava Genova ad Aquileia.* Nella pagina accanto *pietra miliare* in situ*, in Val Pusteria (Alto Adige).***

# SULLE VIE DELL'

## ATTRAVERSANDO LE ALPI

**Le seguenti vie collegavano l'Italia alla provincia Germania, attraversando l'odierna Austria, Svizzera e Slovenia:**

VIA CLAUDIA AUGUSTA *(costruita nel 15 a.C. dal generale Druso Maggiore). Partiva dal Veneto, attraversando Verona,* Ponso Drusi *(Bolzano),* Statio Maiensis *(Merano) e, attraverso* Foetes *(Füssen) giungeva ad* Augusta Vindelicorum *(Augsburg).*

VIA CLAUDIA AUGUSTA ALTINATE *(costruita nel 47 d.C.). Partiva da Altino e, attraversando Feltre e la Valsugana, arrivava a Trento.*

VIA GEMINA *Da Aquileia ad* Aemona *(presso l'odierna Ljubljana, Slovenia).*

VIA IULIA AUGUSTA. *Partiva da Aquileia e, attraverso* Iulium Carnicum *(Zullio, Alpi Carniche),* Aguntum *e* Littamum *giungeva a* Veldidena *(presso l'odierna Innsbruck) e, attraverso* Teurnia *e* Virunum *(presso Klagenfurt) a* Iuvavum *(Salisburgo).*

VIA RAETIA *(costruita attorno al 200 d.C. sotto Settimio Severo). Partiva da Verona e attraversando il Brennero giungeva a* Veldidena *(Innsbruck) e, poi attraversando* Teriolis *(Zirl),* Scarbia *(Mittenwald),* Parthanum *(Partenkirchen) giungeva ad* Augusta Vindelicorum *(Augsburg).*

## LE STRADE IN GERMANIA

**Oltre alle strade romane che provenivano dall'Italia attraverso le Alpi, in Germania sono state individuati, oltre a numerosi spezzoni di vie militari, i seguenti tracciati viari:**

UNA STRADA LUNGO LA VALLE DEL RENO *che, come prolungamento della via che dall'Italia attraversava il Passo del San Bernardino (Svizzera), attraversava* Argentoratum *(Strasburgo),* Noviomagus *(Spira) e* Borbetomagus *(Worms) per arrivare a* Mogontiacum *(Magonza), poi proseguiva attraverso* Confluentes *(Coblenza) e* Vetera *(Xanten) fino al Mare del Nord.*

LA VIA DELLA VALLE DEL KINZIG*: parte della strada militare che da* Mogontiacum *(Magonza) giungeva, attraverso* Argentoratum *(Strasburgo) fino ad* Augusta Vindelicorum *(Augsburg).*

LA VIA BELGICA *portava da* Colonia Claudia Ara Agrippinensium *(Colonia) a* Samarobriva *(Amiens, Francia).*

STRADA TREVIRI-COLONIA *Collegava* Augusta Treverorum *(Treviri) con* Colonia Claudia Ara Agrippinensium *(Colonia).*

## LE PRINCIPALI STRADE NEI BALCANI

**Ecco alcune delle principali strade che attraversavano i Balcani, collegando l'Italia all'Asia Minore:**

VIA EGNATIA *(costruita nel 146 a.C. sotto Gneo Egnazio). Proseguimento della Via Appia sulla sponda orientale dell'Adriatico, collegava Apollonia, Tessalonica,* Amphipolis *e* Alexandroupolis *per giungere al Bosforo (Costantinopoli).*

VIA FLAVIA *(costruita nel 78 d.C.). Collegava Aquileia, Trieste, Pola e la Dalmazia.*

VIA MILITARIS *(o Via Diagonalis). Collegava le odierne città di Belgrado e Istanbul.*

VIA PONTICA. *Correva lunga la riva occidentale del Mar Nero (*Pontus Euxinus*) partendo da* Byzantium, *attraverso Tomi fino a* Noviodunum ad Istrum.

VIA TRAIANA. *Attraversava in direzione nord-sud la Penisola Balcanica, collegando la Mesia e la Tracia con l'Egeo, e la* via Militaris *con la* via Egnatia.

# IMPERO

## LE STRADE IN GALLIA

**Via Agrippa** *(costruita da Marco Vipsanio Agrippa tra il 39 e il 3 a.C.). Partiva da* Arelate *(Arles) e, attraverso la valle del Rodano, raggiungeva* Lugdunum *(Lione).*

**Via Aquitania.** *Partiva da* Narbo *(*Colonia Narbo Martius, *Narbonne), come derivazione della via Domizia, per raggiungere Tolosa e* Burdigala *(Bordeaux) sulla costa dell'Oceano Atlantico.*

**Via Domizia** *(costruita sotto Gaio Domizio Enobarbo nel 118 a.C.). Proseguimento della* via Augusta *(dalla Spagna), raggiungeva* Narbo *(Narbonne),* Nemausus *(Nîmes) e, attraverso il Pont du Gard, raggiungeva* Eburodunum *(Embrun) e* Segusium *(Susa).*

**Via Giulia Augusta** *(costruita sotto Augusto nel 13 a.C.). Proseguimento della via Aurelia e della via Postumia: da Genova, attraverso* Vada Sabatia *(Vado Ligure) lungo la costa ligure, passando per* Albingaunum *(Albenga) e* Albintimilium *(Ventimiglia) e, attraverso le Alpi marittime, raggiungeva* Arelate *(Arles), ricollegandosi poi alla via Domizia.*

## NELLA PENISOLA IBERICA

**Via Augusta**, *anche via Herculea o Camino de Anibal (costruita sotto Augusto l'8 a.C.). Proseguimento della Via Domizia in Spagna, attraversava le odierne città di Girona, Barcellona, Tarragona, Valencia, Cordoba, Carmona, Sevilla per raggiungere* Gades *(Cadiz).*

**Via Delapidata**, *anche via de la Plata (costruita sotto Quinto Servilio Cepione nel 139 a.C.). Attraversava la parte occidentale della Spagna da sud a nord, partendo da* Hispalis *(Sevilla) e attraversando* Emerita Augusta *(Mérida) e* Helmantica *(Salamanca), raggiungeva* Asturica Augusta *(Astorga).*

**Via Nova** *(costruita sotto Vespasiano e Tito nel 79-80 d.C. e restaurata sotto Massimino il Trace). Collegava* Bracara Augusta *(Braga) con* Asturica Augusta *(Astorga)*

**Via Lusitanorum**. *Articolazione della principale via Augusta, attraversava le località di Baesuris, Balsa,* Ossonoba *(Faro), Milreu,* Lacobriga *(Lagos).*

## IN ASIA MINORE E NEL VICINO ORIENTE

**Via Maris**
*Collegava l'Europa con l'Africa settentrionale, partendo dalla Grecia e, correndo lungo la costa meridionale della Turchia fino al Libano, raggiungeva Gaza e il Delta del Nilo.*

**Via Traiana Nova**, *già via Regia (ricostruita sotto Traiano tra il 111 e il 114 d.C.) nella Provincia Arabia. Collegava* Bostra *(Bosra) in Siria con* Aila *(Aqaba), sul Mar Rosso.*

HIBERNII
CALEDONII
BRITANNIA
Eboracum
VI VICTRIX
Deva
XX VALERIA
Isca Silurum
II AUGUSTA
Londinium
Isca Dumnoniorum
Mare Germanicum
SITONES?
SUIONES
TEUTONES
ANGLII
HERULI
Mare Suebicum
SAXONES
FRISII
CHAUCI
Albis
LANGOBARDI
RUGII
BURGUNDIONES
SUEBI
Viadua
NAHARVALI
CHAMAVI
CHERUSCI
TENCTERI
CHATTI
HERMUNDURI
Noviomagus
IX HISPANA
XXX ULPIA
Gesoriacum
Via Agrippa
BELGICA
Bonna
I MINERVA
Mogontiacum
XXII PRIMIGENIA
QUADI
MARCOMANNI
Aquincum
II ADIUTRIX
Sequana
Durocortum
Lutetia
Portus Namnetus
OCEANUS
Argentorate
VIII AUGUSTA
SUEBI
Ister
LUGDUNENSIS
GERMANIA SUPERIOR
Carnuntum
XIV GEMINA
Vindobona
X GEMINA
Augusta Vindelicorum
Rhenus
Augustodunum
RAETIA
NORICUM
Brigetio
I ADIUTRIX
Vironum
Burdigala
Lugdunum
PANNONIA SUPERIOR
Brigantium
AQUITANIA
Via Aquitania
Via Agrippa
Via Claudia Augusta
Via Postumia
PANNONIA INFERIOR
Castra Legionis
VII GEMINA
Tolosa
NARBONENSIS
Placentia
Aquileia
Sirmium
Singidunum
IV FLAVIA FELIX
Via Lusitanorum
Iberus
Nemausus
Narbo
Genua
Ravenna
Via Aemilia
Via Iulia
Massilia
Pisae
Ariminum
LUSITANIA
Felicitas Iulia
Tagus
Caesaraugusta
Via Domitia
Tarraco
Salona
DALMATIA
Mare Hadriaticum
Via Flaminia
Aleria
CORSICA ET SARDINIA
ITALIA
ROMA
Augusta Emerita
Toletum
TARRACONENSIS
Via Herculea
Via Appia Vetus
Via Appia Nova
Corduba
Valentia
Baetis
Neapolis
Brundisium
Gades
BAETICA
Nova Carthago
Caralis
Mare Tyrrhenum
Via Popilia
Mare Ionum
Tingis
Mare Hibericum
MARE INTERNUM
Lixus
MAURETANIA TINGITANA
Volubilis
Caesarea
Saldae
Panormus
Rhegium
Cirta
Carthago
Syracusae
MAURETANIA CAESARIENSIS
Lambaesis
III AUGUSTA
Thevestis
Thapsus
MAURI
GAETULI
MUSULAMII
AFRICA PROCONSULARIS
Tacape
Mare Libycum
DESERTUM AFRICANUM
Leptis Magna
GARAMANTES
Syrtis Major
1 ALPES GRAIAE
2 ALPES COTTIAE
3 ALPES MARITIMAE
4 GERMANIA INFERIOR

L'IMPERO ROMANO NEL 125 d.C.
Confine dell'impero
Base di legione
VI VICTRIX Schieramento delle legioni
Base navale
Città romana
Strada romana
Giacimenti d'oro
Giacimenti d'argento
Regno cliente di Roma
CARPI RUGII Popolazioni barbariche
Probabili gruppi linguistici barbarici
GERMANICO
UGRO-FINNICO
BALTO-SLAVICO
HAMITO-SEMITICO
CELTICO
INCERTI
IRANICO
0 250 500 750 1000
Chilometri
SITONES?
FENNI?
Chesinos
AESTII
VENEDI
GEPIDAE
GOTHONES
VENEDI
Vistula
FENNI?
BURI
Borysthenes
Tanais
SARMATAE
ANTES?
AORSI
COTINI
Tisia
Tyras
Hypanis
BASTARNAE
COSTOBOCI
CARPI
DACI
IAZYGES
Napoca
Porata
BASTARNAE
Apulum
XIII GEMINA
DACIA
ROXOLANI
Troesmis
V MACEDONICA
Viminacium
VII CLAUDIA
Durostorum
Tomis
XI CLAUDIA
Novae
I ITALICA
MOESIA SUPERIOR
MOESIA INFERIOR
Naissus
Via Militaris
Via Pontica
MACEDONIA
THRACIA
Via Egnatia
Byzantium
Dyrrachium
Perinthus
Nicomedia
Thessalonica
Buthrotum
EPIRUS
ACHAIA
Patrae
Athenae
Corinthus
CORINTHUS
Mare
Aegaeum
Pergamum
ASIA
Ephesus
Attalia
LYCIA ET PAMPHILIA
CRETA
Gortyna
ET
Cyrene
CYRENAICA
Alexandria
II TRAIANA
XXII DEIOTARIANA
AEGYPTUS
Memphis
Heracleopolis
Nilus
Tanais
Maeotis Palus
MAEOTAE
SIRACI
ALANI
Hypanis
SCYTHIAE
REGNUM BOSPHORI
Chersonnesos
COLCHIS
Phasis
Pontus Euxinus
Sinope
Trapezus
BITHYNIA ET PONTUS
CAPPADOCIA
Satala
XV APOLLINARIS
ARMENIA
Halys
Ancyra
GALATIA
Melitene
XII FULMINATA
Tigris
Samosata
XVI FLAVIA FIRMA
Zeugma
IV SCYTHICA
Tarsus
Antiochia
Euphrates
Palmyra
Via Traiana Nova
CYPRUS
Paphus
Raphana
III GALLICA
VI FERRATA
Bostra
III CYRENAICA
Gerasa
Jerusalem
X FRETENSIS
Petra
ARABES NABATEI

# FINO ALLA FINE DEL MONDO

***Mérida (Spagna). Il monumentale ponte innalzato in età augustea sul fiume Guadiana. Misura 792 m di lunghezza ed è la prima grande opera realizzata dai Romani per la colonia di* Emerita Augusta.**

**CASI ECCEZIONALI DI SOPRAVVIVENZA E ROVINE GRANDIOSE PUNTEGGIANO IL PAESAGGIO DI TRE CONTINENTI: L'ALLARGAMENTO DELLA RETE STRADALE ROMANA NEL CORSO DELL'ETÀ IMPERIALE PUÒ BEN ESSERE CONSIDERATO UNO DEI PRIMI E PIÚ CAPILLARI STRUMENTI DI GLOBALIZZAZIONE DELLA STORIA**

La prima strada costruita dai Romani fuori dall'Italia – intorno al 130 a.C. – fu, significativamente, la «prosecuzione» dell'Appia al di là dell'Adriatico, ossia la *via Egnatia* che partiva con due tronconi da *Dyrrachium* (Durazzo) e da *Apollonia* (presso l'odierna Fieri, pure in Albania) sulla costa dell'Epiro, si unificava nella valle dello Skumbi e, oltrepassati i Balcani, andava per Edessa e Pella, attraversando tutta la Macedonia, fino a *Thessalonica* (Salonicco) per essere poi prolungata lungo la costa della Tracia, fino a *Hadrianopolis* (Edirne), verso l'interno, e fino a Bisanzio sulle rive del Bosforo. Quando, nel 330 d.C., Bisanzio diventò Costantinopoli, un'unica strada, divisa in due tratte, Appia ed Egnazia, univa le due capitali dell'impero. Una decina d'anni dopo, fu la volta dell'Occidente, quando, verso la fine del II secolo a.C., venne aperta, a opera del console Gneo Domizio Enobarbo, la *via Domitia*, che dalle Alpi Marittime, attraverso la Provenza, per *Arelate*, *Nemausus* e *Narbo Martius* (Arles, Nîmes e Narbona), andava ai Pirenei, mettendo in comunicazione l'Italia con la Spagna. A Nîmes arrivò poi anche il «prolungamento» della *via Iulia Augusta* che, dal confine dell'Italia, passava per *Antipolis* (Antibes), *Forum Iulii* (Frejus), *Aquae Sextiae* (Aix-en-Provence) e *Glanum* (St. Remy).

**Nella pagina accanto *un tratto della strada romana del passo del Pico, nel Parco Regionale Sierra de Gredos, in Spagna.***
**In basso *testa di Augusto con il capo velato, da* Emerita Augusta. *I sec. d.C. Mérida, Museo Regional de Arte Romano.***

## Dai Pirenei alle Colonne d'Ercole

Nella Penisola iberica (dove alla morte di Augusto, secondo Strabone, Roma aveva già costruito non meno di 2000 miglia di strade, che divennero in seguito quasi 7000), la via piú importante era quella costiera che, in prosecuzione della Domizia, andava – dapprima col nome di *via Maxima* e poi con quello di *via Augusta* – dai Pirenei a *Carthago Nova* (Cartagena) passando per *Barcino* (Barcellona), *Tarraco* (Tarragona), *Saguntum* (Sagunto) e *Valentia* (Valencia). Da Cartagena, un'altra strada, tagliando per l'interno e passando per *Corduba* (Cordova), raggiungeva l'Atlantico a *Gades* (Cadice), con un percorso totale (registrato sui miliari *ad Oceanum*) di 980 miglia (pari a poco meno di 1500 km). A *Dertosa* (Tortosa) dalla via costiera se ne staccava un'altra che, risalendo la valle dell'Ebro, arrivava all'estremità nordoccidentale della Penisola, a *Brigantium* (La Coruna), attraversando la regione delle Asturie. Dal «capoluogo» di questa regione, rinomata per le sue miniere d'argento, *Asturica Augusta* (Astorga), «scendeva» da nord a sud la «via dell'Argento»

*Saint-Chamas (Provenza, Francia). Il ponte Flavio, realizzato in età augustea per collegare* Arelate *(Arles) e* Massalia *(Marsiglia), lungo il percorso della* via Domitia.

*Filippi (Grecia). Un tratto della* via Egnatia. *La strada, costruita nel II sec. a.C., congiungeva Durazzo a* Thessalonica *e, nel IV sec. d.C., fu prolungata fino a Costantinopoli.*

(il medievale «Camino de la plata»), ossia la *via Argentea* che arrivava anch'essa a Cadice, passando per *Salmantica* (Salamanca), *Emerita Augusta* (Mérida), *Italica* e *Hispalis* (Siviglia). Una lunga strada trasversale fu, infine, costruita da Vespasiano: da Mérida andava a *Caesaraugusta* (Saragozza), passando per *Caesarobriga* (Talavera), *Toletum* (Toledo), *Complutum* (Alcalà de Henares) e *Segontia* (Siguenza).
La rete stradale delle Gallie, strettamente collegata alle numerose e importanti vie fluviali della vasta regione, era articolata su alcuni grandi nodi, da ognuno dei quali si diramavano itinerari di collegamento tra una città e l'altra e grandi arterie dirette verso i valichi alpini, la valle del Reno e i porti della Manica. Nodo stradale principale era la «capitale» della Gallia Celtica, *Lugdunum* (Lione), attraverso la quale passava il grande asse viario delle Gallie costruito da Agrippa nel 19 a.C. e restaurato dall'imperatore Claudio (che a Lione era nato): partendo da Arles – e quindi dalla *via Domizia* che, come s'è detto, correva lungo la costa mediterranea dalle Alpi ai Pirenei – esso andava da sud a nord risalendo la valle del Rodano e dirigendosi, dopo Lione, verso *Durocortorum* (Reims). Da lí un ramo proseguiva fino al Canale della Manica che raggiungeva a *Gesoriacum*, «ribattezzata» *Bononia* (Boulogne), un altro ramo andava ad *Augusta Trevirorum* (Treviri) e continuava per la Renania che raggiungeva, con due tronchi, a *Mogontiacum* (Magonza) e a *Colonia Agrippina* (Colonia). Sempre dall'asse viario principale si dipartivano, lungo l'intero percorso, quasi tutte le vie trasversali, dirette a est e a ovest fino ai territori bagnati dall'Atlantico, dove peraltro la minore densità delle strade «locali» giustifica la piú tardiva e meno profonda romanizzazione degli abitanti.

## Fino all'estremo Nord dell'impero

In Britannia, che si apriva sulla Manica col porto di *Dubrae* (Dover), punto di partenza del sistema stradale romano fu *Londinium* (Londra). Da qui una fitta rete di vie si diramava in tutte le direzioni, mentre un grande asse sud-nord, passando per *Lindum* (Lincoln) ed *Eburacum* (York), giungeva fino alle opere difensive lungo il confine con la Scozia: i famosi «valli» di Adriano e di Antonino Pio e quel forte di *Pinnata Castra* (Inchtuthil), nel cuore della regione scozzese, che fu in assoluto il punto piú settentrionale dell'intera rete stradale dell'impero romano.
In Germania (dove arrivavano le strade provenienti dalla Gallia, verso la quale si dirigeva la via che da Colonia per *Bagacum*, Bavai, arrivava a Boulogne, sulla Manica) di vitale importanza era il sistema viario del *limes*, la linea fortificata del confine, imperniato sulla lunga strada che seguiva la riva sinistra del Reno fino alla sua foce nel Mare del Nord. La «via del Reno» aveva inizio dal valico alpino dello Spluga e, raggiunto subito il grande fiume a *Curia* (Coira), lo affiancava passando per *Brigantium* (Bregenz) e la sponda meridionale

del suo lago, *Vindonissa* (Windisch) e *Augusta Raurica* (l'odierna Augst, presso Basilea). Da lí proseguiva toccando *Argentorate* (Strasburgo), Magonza, *Confluentia* (Coblenza), *Rigomagus* (Remagen), *Bonna* (Bonn), Colonia, *Novaesium* (Neuss), *Vetera* (Xanthen), *Traiectum* (Utrecht) e infine *Lugdunum Batavorum* (Leida).
A proposito del Reno, vale la pena di ricordare i due ponti gettati dai Romani sul fiume: quello temporaneo e tutto di legno fatto costruire (in dieci giorni) da Cesare nel 55 a.C., nel tratto fra Andernach e Coblenza, e quello, in muratura, lungo 420 m, costruito al tempo di Costantino, verso il 300 d.C. tra Colonia e la «testa di ponte» di *Divitia* (Deutz), sulla riva destra del fiume. Nelle province a nord e a est delle Alpi (*Retia*, *Noricum*, *Pannonia*, largamente corrispondenti alle odierne Svizzera, Baviera, Austria e Ungheria), le strade principali, tra loro variamente raccordate, partivano anch'esse dai valichi alpini, in prosecuzione di quelle che vi giungevano dall'Italia, e si dirigevano verso il Danubio, l'altro grande fiume che, come il Reno, costituiva uno dei piú lunghi e importanti confini dell'impero. E, se si pensa che entrambi i fiumi erano costantemente seguiti per l'intero loro corso da una strada romana, si può concludere che un'unica via, lunga 18 000 miglia (ossia quasi 27 000 km) andava dall'Olanda alla Romania collegando il Mare del Nord al Mar Nero.
Una strada, partendo dal Brennero, arrivava ad *Augusta Vindelicorum* (Augsburg) passando per Innsbruck (il cui nome, tradotto dal latino *Aeni Pons*, ricorda ancora l'antico ponte sul fiume *Aenus*, l'odierno Inn) e *Parthanum* (Partenkirchen). Un'altra, dal passo alpino di Monte Croce Carnico, andava a *Lauriacum* (Lorch) e, con una sua diramazione raggiungeva *Virunum* (presso Klagenfurt).

## La «via del Danubio»

Quanto alla «via del Danubio», che correva sulla riva destra del fiume, da *Castra Regina* (Ratisbona) raggiungeva *Vindobona* (Vienna), *Carnuntum* (Petronell) e *Aquincum* (Budapest)

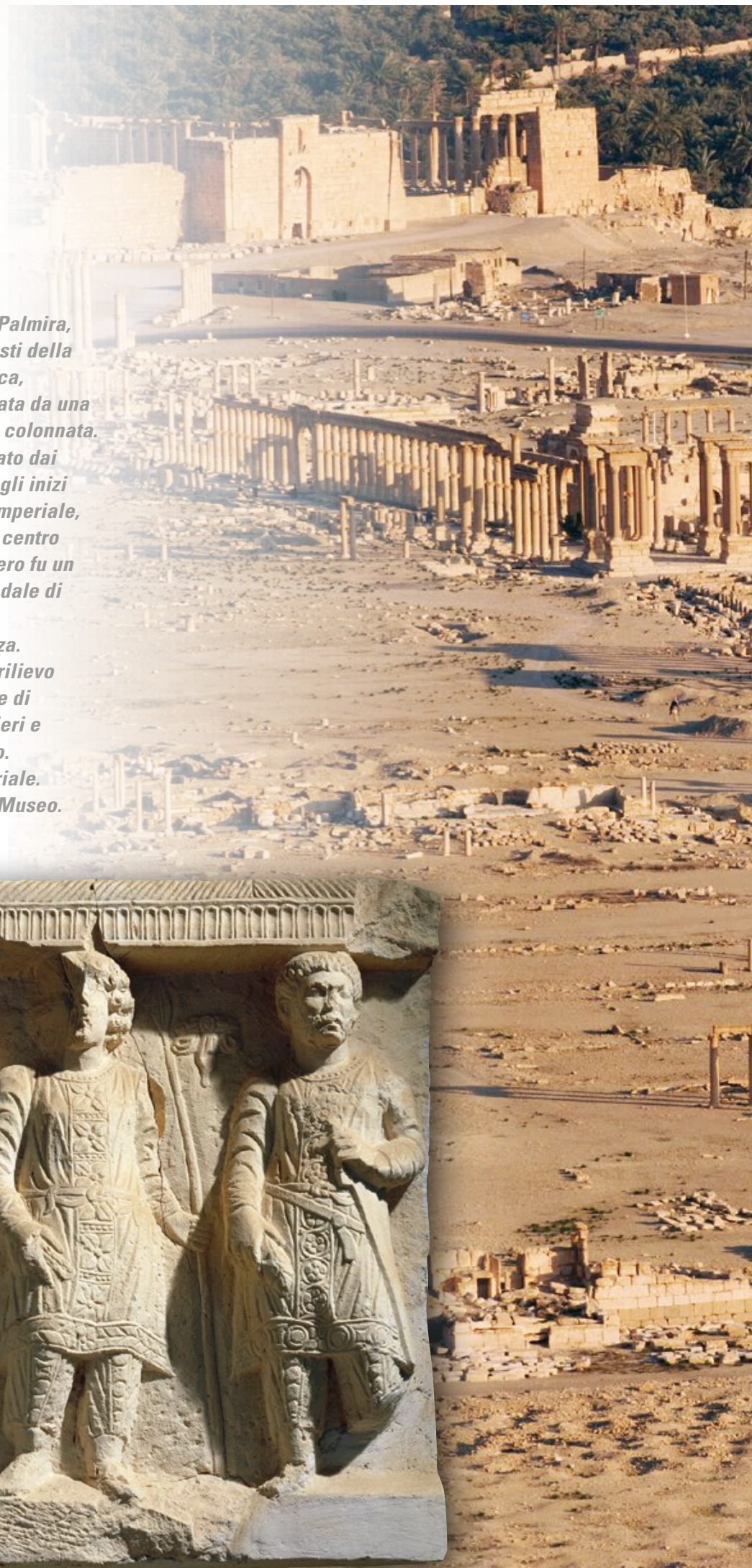
**Nella pagina accanto *plastico della città di* Lugdunum *(Lione), con l'indicazione dei principali monumenti.*
In basso *un tratto lastricato della* via Domitia *nei pressi dell'*oppidum *di* Ambrussum*, insediamento situato nel territorio della moderna cittadina di Villetelle, in Linguadoca (Francia).***

dove arrivava anche la via delle Alpi Giulie che passava per Lubiana e dava luogo alle due grandi arterie balcaniche che, lungo le valli della Drava e della Sava, raggiungevano il Danubio, rispettivamente a *Sirmium* (Mitrovitza) e a *Singidunum* (Belgrado).
La via danubiana continuava attraverso la provincia della *Moesia* (odierna Bulgaria) toccando *Viminacium* (Kostolac), *Ratiaria* (Arcar) e *Oescus* (presso l'odierna Ghighen), fino al delta del grande fiume. Lungo questa via ancora esiste, pur dopo distruzioni e alterazioni di non poco conto, anche relativamente recenti, la documentazione di una delle imprese piú spettacolari dell'ingegneria stradale romana. Alle cosiddette Porte di Ferro, presso Turnu Severin (l'antica *Drobetae*), al confine serbo-romeno, la via fu per un lungo tratto completamente tagliata nella roccia, a un'altezza di oltre 3 m sulle acque del fiume, sopra le quali essa sporgeva nel vuoto per quasi un metro, passando su un tavolato appoggiato a robuste travi di legno incassate in lunghi fori praticati nella parete rocciosa. Sulla quale venne incisa la *Tabula Traiana* (oggi spostata una ventina di metri piú in alto per

metterla al riparo della crescita dell'acqua di una grande diga), che, col nome – e nel nome – dell'imperatore, esalta con comprensibile orgoglio l'opera eccezionale. Qualche chilometro piú a valle delle Porte di Ferro, alla metà del secolo scorso si vedevano ancora nel letto del fiume i resti dei venti giganteschi piloni di pietra del lungo ponte che, con le arcate in legno, fu costruito per lo stesso Traiano da Apollodoro di Damasco. Il ponte (raffigurato nei rilievi della Colonna Traiana di Roma) univa la provincia della Moesia a quella della Dacia (Romania) e su di esso passava la principale strada della stessa Dacia che giungeva alla base romana piú avanzata di questa parte dell'impero, la fortezza di *Caput Stenarum*, ai piedi dei Carpazi.

## Verso Atene e Corinto

Sempre nella Penisola balcanica, un'altra strada importante era quella che partiva da *Sirmium* e con due tronchi andava, da una parte a Bisanzio, passando per *Naissus* (Nis), *Serdica* (Sofia) e *Philippopolis* (Plovdiv); dall'altra, a Salonicco (dove incrociava l'Egnazia), dopo la quale proseguiva verso sud



**A destra** ***Palmira, Siria. I resti della città antica, attraversata da una lunga via colonnata. Conquistato dai Romani agli inizi dell'età imperiale, il grande centro carovaniero fu un nodo stradale di primaria importanza.***
**In basso** ***rilievo con figure di cammellieri e cammello. Età imperiale. Palmira, Museo.***

attraverso la Tessaglia e la Beozia, fino a raggiungere Corinto. Alla stessa Corinto (e ad Atene) giungeva anche la lunga via litoranea che dall'Istria «scendeva» per tutta la costa della Dalmazia e continuava poi lungo la costa dell'Epiro e dei Golfi di Patrasso e di Corinto. Nelle province della parte asiatica dell'impero, dalla Penisola anatolica alla Siria (ma, per qualche tempo anche in Armenia e in Mesopotamia) la rete stradale romana non fece che sovrapporsi, sostanzialmente a quella già notevolmente evoluta creata dall'impero persiano e dai regni ellenistici. Le novità furono nel senso del potenziamento e del perfezionamento, con interventi che tennero particolarmente conto di specifiche esigenze. Da una parte, quelle strategiche dei territori di frontiera specie nei confronti del regno dei Parti, tanto che alcune strade furono appositamente costruite, o sistemate, in occasione o in previsione di campagne militari, come quella realizzata, al tempo di Traiano, dalla Legione IX *Ispanica* che partiva da *Emesa* (Homs), in Siria e si spingeva verso l'Eufrate (lungo la cui valle, cosí come lungo quella del Tigri, vie trafficatissime arrivavano fino al Golfo Persico). Da un'altra parte, quelle relative alla necessità dei raccordi e dei proseguimenti fino ai porti del Mediterraneo e del Mar Rosso delle grandi vie carovaniere provenienti, attraverso la Mesopotamia e i deserti di Siria e d'Arabia, dai paesi del Medio ed Estremo Oriente; in particolare dall'India e dalla Cina (come la famosa «via della seta», nelle diverse varianti).

## I percorsi tra Asia e Africa

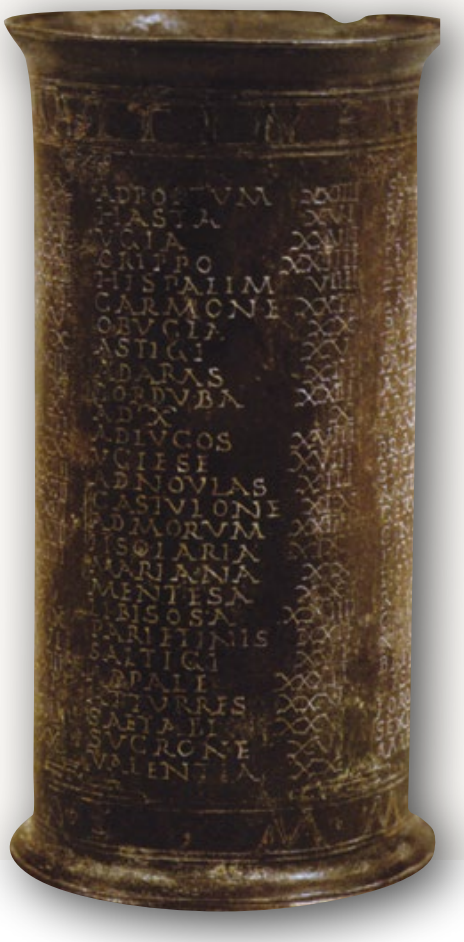
Una grande strada – che riprendeva la «via regia» dei Persiani in partenza da Susa – attraversava l'Anatolia e, passando per *Ancyra* (Ankara) – da dove un raccordo andava a Sinope, sul Mar Nero, e un altro a Bisanzio, sul Bosforo –, arrivava a Efeso, sul Mar Egeo. Qui passava la via costiera che, venendo da Pergamo e Smirne, proseguiva per Alicarnasso, Antalya e Tarso fino ad Antiochia. Un'altra litoranea correva lungo la costa del Mar Nero fino a *Trapezus* (Trebisonda). In Siria e in Arabia importanti nodi stradali furono le città carovaniere di Palmira, Apamea, Damasco e Petra. Una lunga e importante via costiera in partenza da Antiochia, univa l'Asia all'Africa, raggiungendo il delta del Nilo a *Pelusium* (presso l'odierna Porto Said) dopo essere passata per gli antichi porti fenici di Tiro e di Sidone, per *Caesarea* e Gaza in Palestina e attraverso la penisola del Sinai.
In Egitto, oltre alle antichissime vie che risalivano il Nilo, ebbero grande rilievo quelle – come la *via Nova Hadriani*, in partenza da *Antinoupolis* – che conducevano ai porti del Mar Rosso (come *Myus Hormus*) che facevano da terminali delle carovaniere provenienti dalla Penisola arabica, dall'Etiopia e dal Corno d'Africa. Da Alessandria, poi, partiva l'ennesima grande via litoranea che per 3500 km percorreva tutta l'Africa settentrionale arrivando fino a *Tingis* (Tangeri) e a *Sala* (Rabat), in Marocco e sull'Oceano Atlantico, dopo aver toccato Cirene, *Leptis Magna*, *Oea* (Tripoli), *Sabratha*, *Tacape* (Gabes), *Hadrumetum* (Sussa), Cartagine, Ippona e *Caesarea* (Cherchell). A questa arteria facevano capo, specie nel settore centrale, le carovaniere che – come si legge in un miliario ancora *in situ* a *Leptis Magna* – andavano *in mediterraneo*, cioè nell'entroterra libico, come a *Cydamus* (Ghadames), nel Fezzan, dove arrivavano le piste provenienti dall'Africa nera, attraverso il Sahara. Una fitta rete di strade «locali» avvolgeva inoltre i territori densamente urbanizzati e popolati dell'*Africa Proconsularis* (Tunisia) e della *Mauretania Caesarensis* (Algeria centro-orientale). Partendo soprattutto da Cartagine, essa andava a innestarsi nel complesso ed efficiente sistema delle vie militari al servizio degli apprestamenti difensivi del *Fossatum Africae*, la linea fortificata della regione degli Chotts e delle oasi subsahariane, dove gli «itinerari» piú importanti erano spesso duplicati con vie di sicurezza piú interne, che consentivano valide alternative in caso di momentaneo abbandono di qualche tratto delle vie esterne piú esposte.
Da Tangeri, infine, attraverso lo Stretto di Gibilterra – le leggendarie «Colonne d'Ercole» – la litoranea dell'Africa andava a raccordarsi con la *via Augusta* della Spagna, chiudendo cosí il cerchio attorno al Mediterraneo che ben a ragione – si potrebbe dire anche per questo – poteva esser chiamato *Mare Internum sive Nostrum*.

**Leptis Magna**, ***Libia. Il monumentale arco quadrifronte fatto innalzare nel 203 d.C. da Settimio Severo, a cui la città africana aveva dato i natali.***

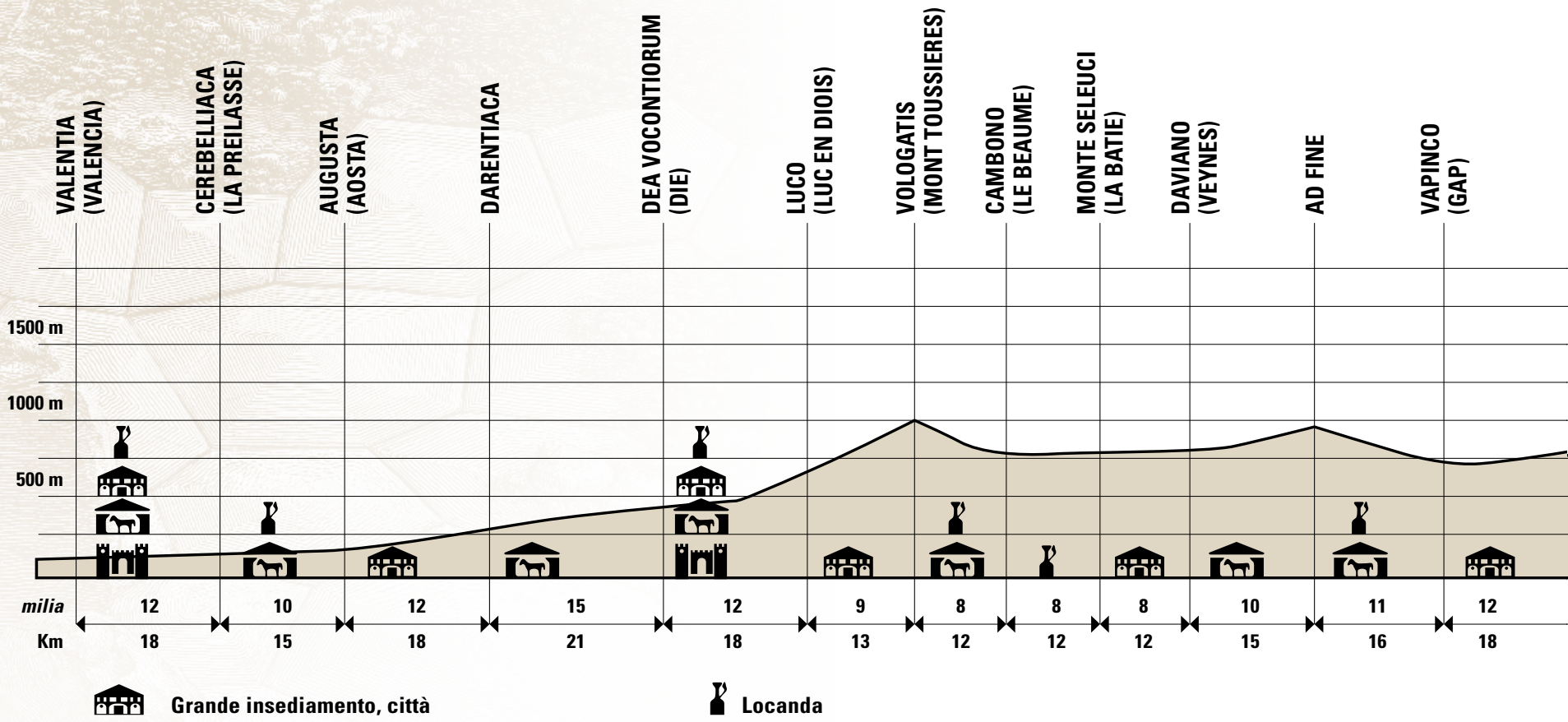
## Prontuari e guide

I viaggiatori dell'antichità potevano disporre, almeno a certi livelli, di materiali «documentari» che è possibile paragonare, in qualche modo, alle nostre «guide». Si trattava di «prontuari» – denominati *itineraria* – che, a seconda dei casi, descrivevano sinteticamente determinati «itinerari» a lungo tragitto, tra località importanti anche molto distanti fra loro (una delle quali era quasi sempre Roma), oppure fornivano indicazioni pratiche ed essenziali sui percorsi di singole strade o di gruppi di strade riguardanti regioni piú o meno estese, fino ad arrivare all'intera rete viaria di tutti i territori dell'impero. Tali «prontuari» potevano essere redatti nella forma di semplici elenchi (*itineraria adnotata*), con la successione delle località principali, dei luoghi di tappa e delle stazioni di posta, dei crocevia e delle diramazioni dove piú facili erano le incertezze e le possibilità d'errori, e delle distanze intermedie. Oppure come vere e proprie mappe o «carte stradali» (*itineraria picta*) disegnate – dipinte – su fogli di papiro o di pergamena. Queste carte riportavano, sempre in forma schematica, le stesse indicazioni degli «elenchi» scritti, ma espresse graficamente e con l'impiego di una speciale simbologia di segni e disegni (o «vignette») convenzionali. Inoltre, erano spesso corredate anche di rudimentali dati orografici e idrografici.
Gli *itineraria* venivano di solito

*(segue)*



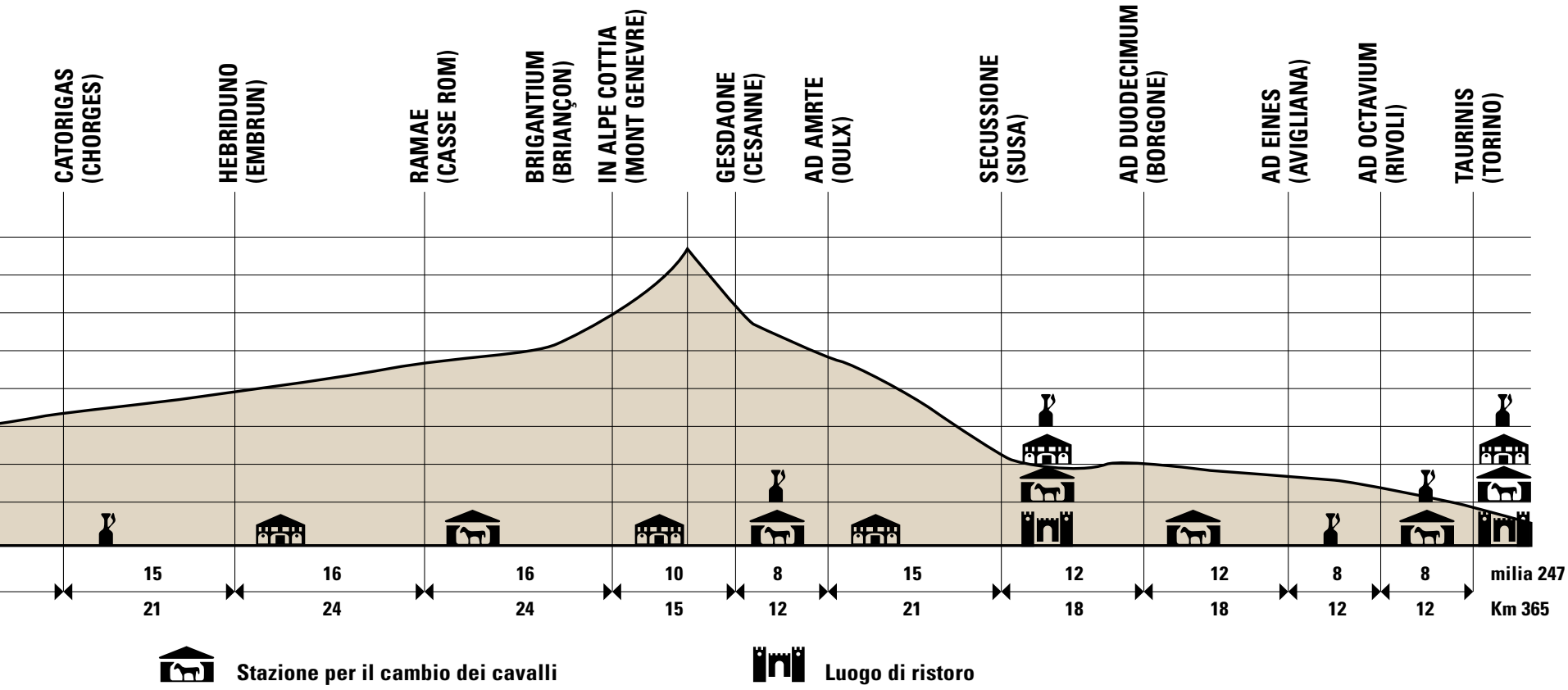
In alto *una sezione della* Tabula Peutingeriana, *l'esemplare piú noto fra gli* Itineraria picta *a oggi noti. Vienna, Österreichische Nationalbibliothek. La mappa prende nome da Konrad Peutinger, che l'ebbe in proprietà nel XVI sec.*
Nella pagina accanto *uno dei quattro «bicchieri di Vicarello» (lago di Bracciano, Roma), con inciso l'*Itinerario da Cadice a Roma *e, a destra, lo sviluppo dell'iscrizione. Fine del I sec. a.C. Roma, Museo Nazionale Romano. I «bicchieri» erano probabilmente l'offerta votiva di un viaggiatore nel santuario di Apollo* (Aquae Apollinares) *che sorgeva presso il lago.*




*segue dalla pagina precedente*

*Stele raffigurante un soldato romano su un carro, verosimilmente adibito al trasporto di rifornimenti. Età imperiale. Strasburgo, Musée Archéologique.*

espressamente preparati per viaggi speciali o «ufficiali» (di imperatori, alti funzionari, ecc.) o per spedizioni militari oppure per i servizi postali e annonari. Potevano, però, anche essere frutto dell'iniziativa privata, di singoli viaggiatori, come quelli che, a partire dal IV secolo d.C., avevano come meta i luoghi santi della Palestina. In ogni caso, è verosimile che di essi, o di loro copie o «estratti», potessero servirsi anche viaggiatori «comuni».
Alcuni esemplari sono giunti fino a noi e sono di grande utilità per «ricostruire» molti percorsi stradali non piú facilmente individuabili sul terreno e non altrimenti documentati.
Tra quelli del primo tipo il piú importante, anche se arrivatoci in un'edizione piuttosto tarda, è il cosiddetto «Itinerario di Antonino» (*Itinerarium Antonini*), attribuibile probabilmente, nella sua versione originaria, all'età di Caracalla, ma riveduto e aggiornato successivamente e rimasto in uso fino al tempo di Costantino, che annota, con le relative *stationes* e le




*Ricostruzione grafica di un tratto di viaggio compiuto da un pellegrino anonimo nell'anno 333 da Bordeaux* (Burdigala) *a Gerusalemme. Qui è riportato il percorso da Valencia a Torino e vi sono segnate le diverse tappe e le distanze in miglia e chilomteri.*

distanze intermedie, tutte le principali vie dell'impero.
Poi c'è l'*Itinerarium a Gades Romam*, con le città e le distanze lungo il percorso da Cadice, in Spagna, a Roma, inciso su quattro bicchieri cilindrici d'argento in forma di miliario, ritrovati a Vicarello (le antiche *Aquae Apollinares*), sul lago di Bracciano (ora a Roma, nel Museo Nazionale Romano).
Infine, c'è l'*Itinerarium Hierosolymitanum* (o *Burdigalense*), redatto da un pellegrino che descrisse il viaggio compiuto nel 333 d.C. da Bordeaux (l'antica *Burdigala*) a Gerusalemme, con particolare attenzione ai luoghi di tappa, alle stazioni di cambio, alle distanze e alle caratteristiche delle singole località menzionate.
Tra gli itinerari del secondo tipo, famosa è la cosiddetta *Tabula Peutingeriana* (dal nome di Konrad Peutinger, che l'ebbe in proprietà nel secolo XVI dopo che l'umanista viennese C. Celtes l'aveva ritrovata, nel 1507, in una biblioteca), oggi conservata nella Hofbibliothek di Vienna. Si tratta di una «mappa», dipinta in cinque colori su un rotolo di pergamena lungo quasi 7 m (oggi suddiviso in undici fogli che in origine erano dodici). Quella giunta fino a noi è però una copia, eseguita nel Medioevo (XII-XIII secolo) probabilmente di un originale risalente al III secolo d.C., con correzioni e aggiunte del IV/V secolo. All'interno di una vera e propria carta geografica del mondo romano, la *Tabula* registra tutta la rete stradale dell'impero, dalla Britannia ai confini con l'India e dall'Africa al Reno. Eseguita sulla base delle concezioni e delle convenzioni cartografiche degli antichi – e perciò con l'Oriente in alto (sicché l'Italia vi figura in posizione orizzontale o «coricata») e il mare indicato ovunque da una stretta e uniforme striscia scura – essa rappresenta il tracciato delle strade soltanto con segmenti, piú o meno lunghi, di linee rette e, attraverso una speciale simbologia grafica, evidenzia e sottolinea la tipologia e le installazioni delle principali località di tappa, con le relative distanze intermedie. Caratteristici e di grande interesse sono i «segni particolari» costituiti da 555 «vignette» di tre tipi diversi (e con molte varianti). Le piú numerose (429) sono di gran lunga quelle che, con una «doppia torre» (o due torri gemelle), indicano la presenza di una villa o, in ogni caso, di una struttura di campagna, buona per una eventuale tappa. Ci sono poi 44 «vignette» con una sorta di «tempio» o, piuttosto, una «casetta», che individuano le *mansiones* o, comunque, un luogo attrezzato per una sosta; altre 52, col disegno di un «edificio composito», attorno a un cortile interno, di solito accanto a nomi di località inizianti col termine *aquae*, che indicano un luogo di tappa importante, particolarmente attrezzato e dotato di terme. Infine, un'altra trentina di «vignette» non rientrano nelle categorie precedenti e, tra di esse, alcune connotate con una cerchia di mura urbane o con un faro (come per Ostia e Alessandria) o un bacino portuale, e tre con personificazioni di città: Roma, Antiochia e Costantinopoli.

# IL PAESAGGIO

**PERCHÉ, ANCORA OGGI, AMMIRIAMO I RESTI DEGLI ANTICHI PERCORSI, DEGLI ACQUEDOTTI E DEGLI ARCHI ONORARI COME INTIMAMENTE COSTITUTIVI DEL NOSTRO PAESAGGIO CULTURALE? FORSE PER IL RISPETTO QUASI SACRALE CHE GLI STESSI ROMANI, NELLA REALIZZAZIONE DELLE LORO STRAORDINARIE OPERE, OSSERVARONO NEI CONFRONTI DELLA NATURA DEI LUOGHI E DELL'AMBIENTE**

# E LA VITA DELLA STRADA

Com'è stato giustamente osservato, la carta della rete stradale romana è per larga parte quella delle linee di comunicazione naturali. Ciò significa che i costruttori delle strade romane non soltanto hanno seguito, fin dove possibile, l'«invito» che veniva loro offerto dalla natura dei luoghi, ma anche e soprattutto che, nonostante gli interventi speciali e le «opere d'arte» che pure non sono mancate, essi mantennero le loro realizzazioni in perfetta armonia con il territorio e il paesaggio circostante. Significa pure che essi seppero adattare gli stessi interventi e le opere «artificiali» alla natura senza traumi, cioè senza ricorrere a particolari violenze.

## Un bosco lungo la via

Naturalmente, l'opera dell'uomo ha lasciato in vario modo la sua impronta e questa ha fatto sí che si formasse, nell'ambito e all'interno di quello naturale, un «paesaggio della strada». Si può ritenere per certo che molti tratti dei percorsi viari erano bordati da alberi e spesso anche da siepi, le quali – stando almeno alla testimonianza di Varrone – oltre a una funzione estetica, dovevano svolgere un «servizio» di protezione. Inoltre, mentre erano evitate per principio le foreste, troppo propizie agli agguati e alle imboscate, assai frequenti erano i boschetti e in molti casi questi erano considerati sacri e come tali rispettati e venerati: «Quando i viandanti pii incontrano un bosco sacro – scrive Apuleio – essi sono

***Le vie del mondo romano erano frequentatissime anche da soldati e funzionari dello Stato: nell'affresco in queste pagine si riconoscono i messi di Costantino in viaggio verso il Monte Soratte (forse sul percorso della via Presnestina), con l'intenzione di richiamare dall'esilio papa Silvestro I. Anonimo romano, 1240-1246. Roma, chiesa dei SS. Quattro Coronati, cappella di S. Silvestro.***

soliti fermarsi per pregare, per offrire un ex voto, per sostare un momento».
I boschi sacri erano spesso trasformati in autentici santuari, esplicitamente dedicati agli dèi protettori dei viaggiatori e dei mercanti (Ercole, i Dioscuri, Mercurio) o alle speciali divinità delle strade quali erano i *Lares viales*, e perfino a quelle che s'immaginava presiedessero a luoghi di particolare rilevanza, come i bivi, gli incroci, i passaggi, e che da questi prendevano nome: *Bivia*, *Trivia*, *Quadrivia*, ecc.

## Sepolcri, «indizi» preziosi

Ma di luoghi sacri lungo le strade ce n'erano in abbondanza e dei tipi piú vari, quasi sempre significativamente legati a qualche aspetto o fenomeno particolare della natura. Lo stesso Apuleio c'informa della loro tipologia e varietà: «Un altare cinto di ghirlande di fiori, una grotta ombreggiata da rami, una quercia ornata di corna, un faggio coronato di pelli, una roccia isolata circondata da un recinto, un tronco d'albero foggiato in figura umana, un prato impregnato dal fumo delle libagioni, una pietra bagnata di profumi».
Piú direttamente dovuto all'intervento dell'uomo, un aspetto tipico del paesaggio stradale – anch'esso peraltro collegato in qualche modo al concetto del sacro o quanto meno del rispetto – era quello determinato dalla diffusa presenza, lungo i bordi delle carreggiate, dei sepolcri e dei monumenti funerari: isolati o a piccoli gruppi, in campagna, specialmente presso le ville e le fattorie rustiche dei grandi proprietari terrieri; allineati e numerosi, a formare vere e proprie necropoli, in prossimità dei centri abitati e fino

**In alto** ***rilievi funerari lungo la via Appia, a Roma. La strada è caratterizzata dalla presenza, in prossimità dei centri abitati, di tombe e monumenti funerari allineati sul suo percorso.***
**A sinistra** ***modellino di un carro agricolo gallo-romano. Arlon, Musée de la Basilique et des Thermes Romains.***
**A destra** ***calco di un rilievo raffigurante un*** **plaustrum,** ***un carro a trazione animale per il trasporto agricolo. Roma, Museo della Civiltà Romana.***

alle porte delle mura urbane. Universalmente noto è, al riguardo, il caso della via Appia, con le tombe, molte delle quali monumentali, che la fiancheggiavano ininterrottamente per diverse miglia a partire da Roma e che si ritrovano poi qua e là lungo tutto il suo percorso.
Ma il fenomeno, che in maniera vistosa caratterizzava anche le altre grandi strade che si dipartivano dalla capitale, si diffuse ampiamente in tutto il mondo romano: al punto che oggi certi allineamenti di tombe in aperta campagna costituiscono la «spia» preziosa e sicura del passaggio di un'antica via anche dove questa sia scomparsa, magari soltanto perché interrata, senza aver lasciato tracce visibili di sé.
Si può aggiungere che lo stretto rapporto tra le tombe e la strada era ulteriormente sottolineato dalla frequente presenza, sulle facciate dei sepolcri monumentali, di esedre e sedili destinati al riposo dei viaggiatori ai quali spesso direttamente si rivolgevano, per chiederne pietà e rispetto, frasi ed espressioni contenute nelle epigrafi funerarie: «Ehi, viandante, vieni qui e riposa un momento»; «Tu che passi con animo tranquillo, fermati un istante, ti prego, e leggi queste poche parole»; «Ferma i tuoi passi, o straniero, se hai un briciolo di pietà e versa qualche lacrima sulle mie povere ossa».
Un altro elemento del paesaggio stradale era fornito dagli acquedotti. Il rapporto era certamente indiretto, motivato e condizionato dalle medesime esigenze di adeguamento alla natura dei luoghi. Di fatto gli acquedotti, che di solito correvano in condotte sotterranee, quando uscivano all'aperto per superare depressioni e avvallamenti allineavano spesso le loro lunghe file di arcate alle strade, in percorsi paralleli e talvolta perfino coincidenti, come quando le une e gli altri utilizzavano, per esempio, gli stessi ponti. Tipico e macroscopico l'esempio offerto dagli acquedotti della Campagna Romana.

## Un arco al «capolinea»

Piú intimamente collegati alla strada, e anzi da essa originati, erano invece gli archi onorari. Essi infatti erano destinati a ricordarne e a celebrarne la costruzione o il restauro e a esaltarne il costruttore. La loro presenza serviva specialmente a sottolineare il «capolinea», sia quello iniziale, come nel caso dell'arco di Traiano a Benevento, dal quale partiva la variante dell'Appia voluta dall'imperatore che l'arco celebrava (anche se nell'iscrizione dedicatoria non si fa menzione dell'opera stradale), sia quello terminale, come nel caso dell'arco detto di Adriano, a Santa Maria Capua Vetere, posto giusto alla fine della via Appia originaria, o come nel caso dell'arco di Augusto a Rimini, sotto il quale finiva la via

Flaminia che, dopo l'arco (che fungeva anche da monumentale porta urbana) si trasformava nel decumano maggiore della città. Nel caso di Rimini, l'iscrizione dedicatoria, purtroppo giuntaci assai mutila, fa esplicito riferimento alla strada, dichiarando che il monumento fu eretto dal Senato e dal popolo romano, nel 27 a.C., in onore di Augusto che aveva deciso e ordinato il restauro della Flaminia e delle altre principali strade d'Italia. Del resto, proprio l'immagine di un arco venne significativamente scelta, nello stesso periodo, per ricordare in una moneta l'opera compiuta dall'imperatore quando assunse, come s'è già ricordato, l'ufficio di *curator viarum* (ed è molto probabile che l'immagine alluda, anche piú specificamente, all'arco che, in corrispondenza di quello di Rimini, dovette essere elevato all'inizio della stessa via Flaminia, sul ponte Milvio). Quella di erigere archi onorari sui ponti – al centro oppure su una o su entrambe le testate – era infatti un'usanza piuttosto diffusa, come testimoniano, tra gli altri, il caso, già menzionato, del ponte di Alcantara sul Tago e quello del ponte sul Volturno sul quale passava la via Domiziana.

## I luoghi della sosta...

La componente piú specifica e caratterizzante del paesaggio e, insieme, della vita della strada, era tuttavia rappresentata dalle *stationes*, le installazioni per la sosta, il ristoro e il cambio dei cavalli, delle quali s'è già parlato. Ciò tanto piú in quanto attorno a esse sorsero quasi sempre locande, trattorie, botteghe che in molti casi, nei luoghi di tappa piú usuali e piú frequentati, finirono col dare vita a piccoli centri abitati. Questo fenomeno fu tuttavia piú consistente e duraturo laddove, fin dalla costruzione della strada, erano stati previsti, in luoghi «strategici», quegli speciali punti d'incontro e di mercato che erano indicati col termine *Forum*, accompagnato da un appellativo tratto dal nome del costruttore della strada stessa: diventati non di rado delle vere e proprie città,

essi si riconoscono ancora nei nomi che a quelle città sono rimasti, appena modificati dall'uso millenario, da Forlimpopoli (*Forum Popilii*) a Frejus, presso Nizza (*Forum Iulii*). Tornando alle installazioni private sorte attorno alle «stazioni», esse erano indicate con nomi diversi, (*taberna*, *caupona*, *deversorium*, *hospitium*, *stabulum*, ecc.), verosimilmente a seconda che fornissero da bere o da mangiare, da dormire o da ricoverare anche gli animali, senza tuttavia che se ne possa oggi stabilire con esattezza la reale differenza.

## ...sporchi e mal frequentati

Quella di costruirne e di sfruttarne a scopo di lucro la gestione affidata ad altri era una pratica molto diffusa tra i grandi proprietari terrieri, che seguivano i consigli dati da Varrone nel suo trattato sull'agricoltura («Se in un terreno prossimo a una grande strada si trova un luogo adatto a ricevere i viaggiatori, sarà bene costruirvi un *hospitium*»). Però, nonostante il tenore magniloquente delle insegne e delle scritte che li reclamizzavano, si trattava in genere di «strutture» tutt'altro che raccomandabili: locali squallidi e angusti, umidi, sporchi e pieni del fumo delle cucine; con i letti popolati d'ogni genere di... animaletti; frequentati da mulattieri e carrettieri, avventurieri d'ogni risma, giocatori d'azzardo, ubriachi, donne di malaffare. I loro gestori poi, che quasi sempre erano schiavi o affrancati, d'origine greca od orientale, venivano comunemente considerati come perfetti campioni di avarizia e di furfanteria, e le loro mogli godevano fama di maghe e fattucchiere. Cosí stando le cose, nessuna meraviglia se le persone perbene si tenevano alla larga da luoghi del genere, ricorrendo ad altre soluzioni. A parte i casi del tutto eccezionali di coloro che, come Cicerone, possedevano propri *deversoria* (piccoli *pied-à-terre*, adatti soltanto a passarvi una notte) lungo le strade che frequentavano abitualmente, soprattutto per recarsi nelle

**A destra** ***mosaico raffigurante tre giocatori di dadi, da El Djem. III sec. d.C. Tunisi, Museo del Bardo.***
**Nella pagina accanto** ***ricostruzione di una bottega di epoca romana per la mescita del vino. Roma, Museo della Civiltà Romana. Intorno alle stazioni di sosta poste lungo le strade principali, si sviluppavano diverse attività commerciali, locande per il riposo dei viaggiatori e taverne per il ristoro, spesso sporche e frequentate da giocatori d'azzardo, bevitori e prostitute.***

grandi ville di soggiorno, al mare o in campagna, molti preferivano raggiungere un centro abitato dove gli *hospitia* erano piú confortevoli (come dimostrano gli esempi che se ne conoscono a Ostia e a Pompei), oppure una villa di amici dove potevano ricorrere all'ospitalità garantita da un'usanza di reciprocità largamente praticata nel mondo romano. Non mancavano coloro che in viaggio si portavano la tenda, il cibo, le stoviglie, e qualche schiavo adatto alla bisogna. Per l'imperatore e la sua famiglia, i magistrati e gli alti funzionari, e per tutti quelli che viaggiavano in rappresentanza o per incarico dell'imperatore stesso, erano a disposizione – sulle strade piú importanti – speciali installazioni d'accoglienza (*praetoria*) che, oltre a soddisfare adeguatamente le necessità piú comuni, consentivano qualche speciale raffinatezza, come quella di prendere un bagno in un piccolo ma confortevole stabilimento termale.

## Gli assalti, una calamità naturale

Le persone facoltose, o dotate di buone amicizie, oppure rivestite di incarichi ufficiali, potevano dunque servirsi delle strade e affrontare su di esse anche lunghi percorsi con una certa tranquillità. I viaggi potevano risultare allora anche piacevoli per le distrazioni e le buone accoglienze, come ci testimonia Orazio quando rievoca, nella quinta composizione del I libro delle sue *Satire*, il viaggio compiuto da Roma a Brindisi (*vedi box alle pp. 96-97*), lungo la via Appia, in compagnia di amici che lo seguono o lo raggiungono nelle varie tappe (Mecenate, Virgilio, Plozio, Vario, Cocceio).
Ma, considerando come allo stesso Orazio non fossero mancate diverse noie e spiacevoli sorprese, si deve dire che la strada non era poi tanto facile per la gran massa dei suoi utenti. In certe regioni e in determinate epoche era addirittura pericolosa. E di solito, un po' ovunque, soprattutto al calare delle tenebre.
«Ma come? Vuoi metterti in viaggio a quest'ora di notte», esclama, sbalordito, nelle *Metamorfosi* di Apuleio (I, 15), il custode della porta urbana a un tale che ha deciso improvvisamente di lasciare la città. «Non sai che le strade pullulano di briganti?». E non era quella una situazione d'emergenza, in una regione particolarmente sfortunata!
L'assalto dei briganti era talmente «normale» da essere considerato alla stregua delle calamità naturali: una fatalità, pressoché ineludibile. Uno dei tanti incidenti – anche mortali – che potevano capitare nella vita. Non era infatti infrequente il caso di persone che durante un viaggio scomparivano senza lasciare traccia, come racconta Plinio il Giovane in una sua lettera a proposito di un conterraneo che un giorno lasciò Como col suo seguito e di lui non si ebbe piú notizia. Il banditismo, o *latrocinium*, com'era chiamato (da *latro*, bandito, brigante: al plurale *latrones*), era diffuso specie laddove le grandi vie di comunicazione passavano attraverso zone deserte o montuose e, comunque, impervie e disabitate, in prossimità di paludi e foreste che fornivano ai banditi ottime possibilità di agguato e, al tempo stesso, di rifugio. Naturalmente, a seconda dei luoghi c'erano periodi di maggiore o minore virulenza del fenomeno, di relativa tranquillità o di recrudescenza. In generale, la difesa contro il banditismo era oltremodo difficile; per molti versi, pressoché impossibile. Le autorità cercarono piú volte d'intervenire. Augusto, per esempio, «istituí posti di guardia (*stationes*) e pattuglie armate (*stationari*) in luoghi opportuni»,

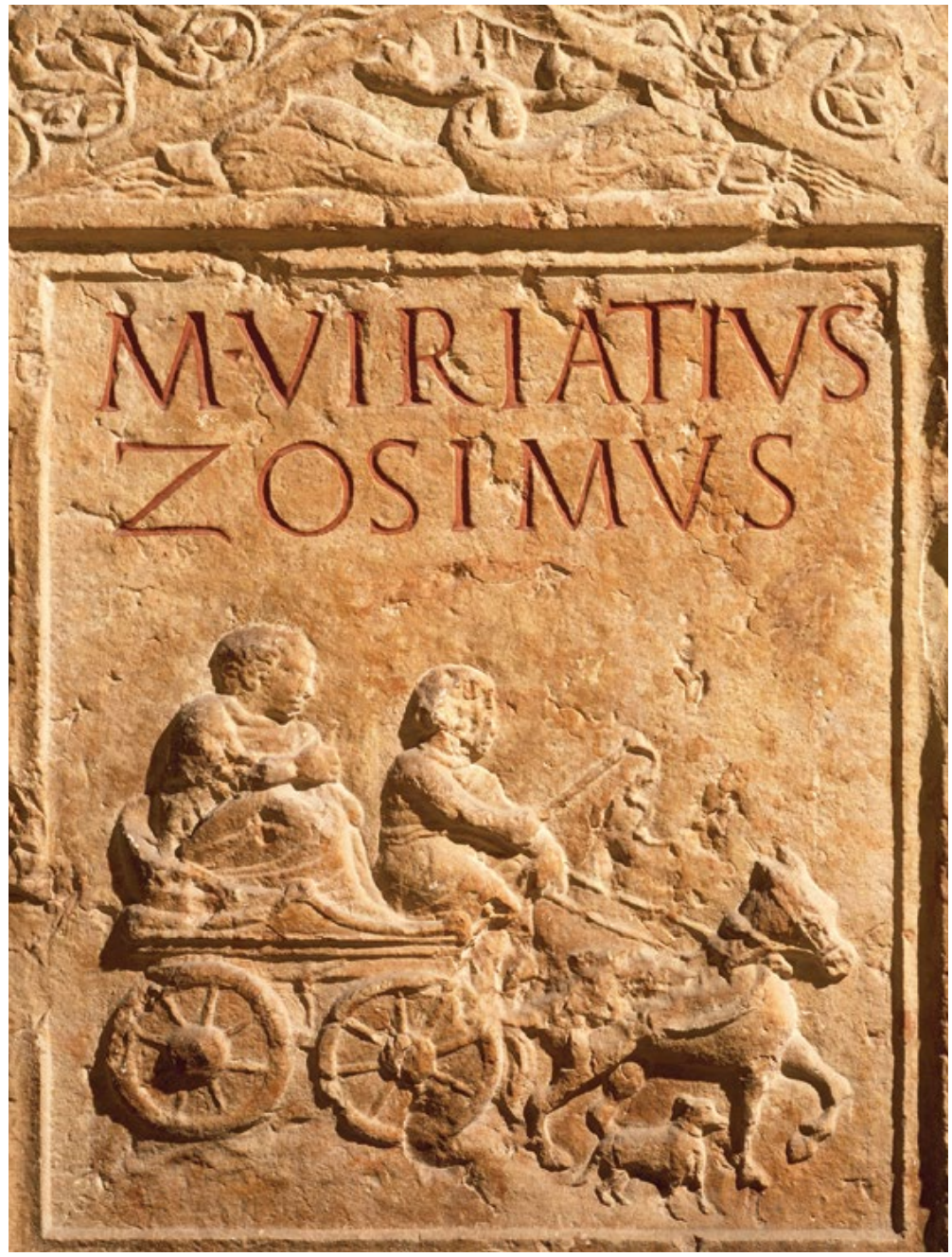
**Nella pagina accanto, in alto *ricostruzione di un* cisium*, un piccolo carro da trasporto. Roma, Museo della Civiltà Romana.***
**In questa pagina, in basso *ricostruzione di una* carruca dormitoria*, carro da viaggio, di origine gallica, utilizzato per lunghe percorrenze e attrezzato per le soste notturne. Il carro era trainato da due cavalli e fornito di cappotta di copertura in pelle o tela su armatura di legno o ferro. Roma, Museo della Civiltà Romana.***

In basso *stele di Marco Viriatio Zosimo raffigurante un carro a quattro ruote a trazione animale. Roma, Museo della Civiltà Romana.*

scrive Svetonio, e il suo successore, Tiberio, «aumentò i posti di guardia in tutta l'Italia».

## «Cacciatori di banditi»

Piú spesso si trattava di provvedimenti affidati all'iniziativa dei governatori provinciali i quali, tra i loro compiti, avevano anche quello, esplicito, di operare *latronibus arcendis*, ossia «per la lotta ai briganti». Ma, nella maggior parte dei casi l'incombenza restava a carico delle comunità locali le quali, piú che chiudere le porte delle città, al calare della sera, oppure organizzare qualche servizio di ronda affidato ad apposite pattuglie di *nocturni* accompagnati da cani, nei piccoli centri sprovvisti di mura urbane, non potevano fare. C'erano, infine, le iniziative del tutto private messe in atto dai grandi proprietari terrieri, con l'impiego di *vigilantes*, tra i quali si potevano annoverare veri e propri «cacciatori di banditi», come si deduce da certe epigrafi funerarie dove, tra le benemerenze del defunto, viene menzionata quella di «aver ucciso molti banditi».
Nonostante tutto, sulle vie del mondo romano viaggiavano in molti; soldati e mercanti; trasportatori di rifornimenti annonari, materiali da costruzione, prodotti dell'agricoltura e dell'artigianato; impiegati dello Stato e appaltatori di servizi e opere pubbliche; professionisti e studenti; pellegrini, conferenzieri, predicatori e ciarlatani; villeggianti e «turisti»; compagnie di attori e di gladiatori; contadini e lavoratori stagionali; artisti e poeti itineranti; diseredati in cerca di lavoro e avventurieri. Tutti costoro, oltre a rendere quanto mai vivace e animata la vita della strada, attiravano e facevano prosperare tutta una folla minuta e variopinta di gente che dalla strada, dai viaggiatori e dai traffici, derivava il proprio lavoro, traendone sostentamento e lucro: gli addetti alla manutenzione e al funzionamento delle «stazioni» e alla vigilanza; i gestori dei posti di ristoro e di alloggio, i noleggiatori di cavalli e di vetture, i maniscalchi, i carpentieri, i veterinari dei posti di tappa, i pastori e i contadini che vendevano i loro prodotti ai viandanti.
Una speciale categoria di utenti della strada era quella degli addetti al servizio postale, il *cursus publicus* com'era chiamato, dato che si trattava di un servizio dello Stato e a uso esclusivo di esso, destinato ad assicurare le comunicazioni



tra la capitale e la «periferia», ossia tra il governo centrale e quelli delle province.

## Corrieri a cavallo e carri postali

Ne usufruivano pertanto, oltre all'imperatore e ai suoi «ministri», gli alti funzionari, i governatori e i comandanti militari, i quali potevano avvalersi delle sue strutture anche per i loro viaggi privati. Il servizio, a cui erano riservate le «stazioni di posta», era già operante durante la repubblica, ma fu istituzionalizzato e sistemato da Augusto. Questi, infatti – come c'informa Svetonio (*Aug.* XLIX,5) – «perché potesse essere annunciato e conosciuto il piú rapidamente e facilmente possibile quello che accadeva in ognuna delle province, dispose lungo le vie militari, a determinati intervalli, dapprima dei giovani, poi dei veicoli». E l'autore aggiunge «Questa parve la soluzione piú pratica affinché quelli che portano i messaggi direttamente da un qualsiasi luogo possono essere interrogati, se le circostanze lo richiedano, su qualunque argomento». Le mansioni del *cursus publicus* erano svolte in un primo tempo da messi privati o da schiavi «pubblici» oppure da soldati, poi da un vero e proprio corpo di «corrieri» a cavallo (*cursores* o *tabellari*), che, all'occorrenza, disponevano anche di «carri postali». Essi assolvevano al loro compito succedendosi a intervalli regolari col sistema della staffetta, percorrendo tratti di strada non molto lunghi e con frequenti cambi di cavallo per conseguire la maggiore rapidità possibile. Con questo sistema, alla media di cinque miglia all'ora, un percorso giornaliero si aggirava sulle 50 miglia, pari a 75 km (mentre un viaggiatore normale non doveva farne piú di 45). Un dispaccio da Roma a Brindisi, lungo la via Appia, poteva impiegare sette/otto giorni. Molti, tra gli utenti della strada, viaggiavano a piedi, affrontando con disinvoltura anche lunghi viaggi. Primi fra tutti i soldati che, con marce dai 25 ai 30 km giornalieri (a seconda che si trattasse di un *iter iustum* oppure *magnum*, con soste di un giorno ogni quattro), ma fino ai 50 (nel caso di un *iter maximum*, cioè di una marcia «forzata»), si spostavano con sorprendente rapidità da un capo all'altro dell'impero.
Un viaggiatore normale percorreva a piedi dalle 20 alle 25 miglia, vale a dire dai 30 ai 35 km. Molti disponevano di mezzi di locomozione: i piú usuali erano il cavallo, il mulo e l'asino (gli ultimi due utilizzati anche come mezzi di trasporto).

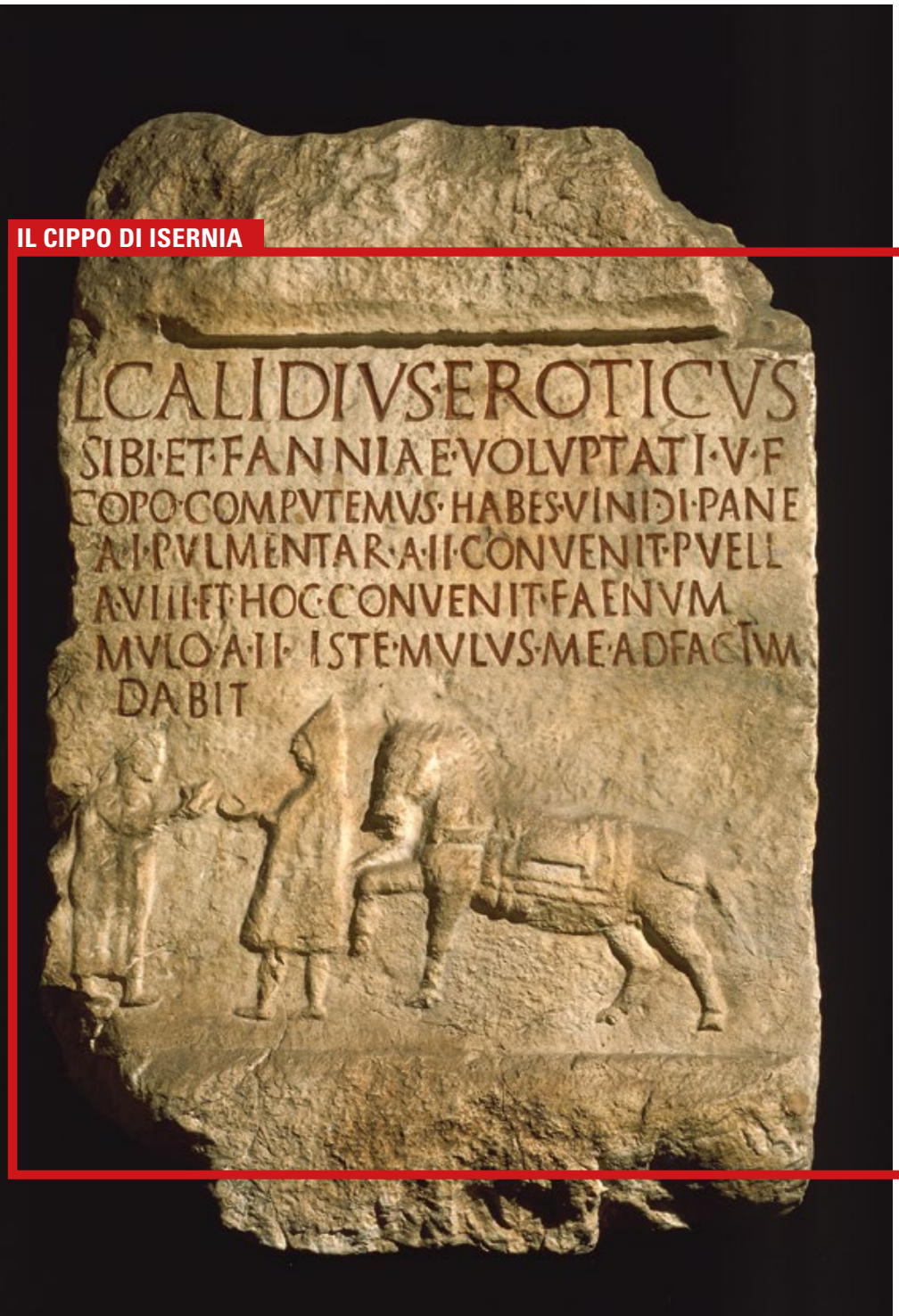
## Come una diligenza

Quanto ai veicoli, ossia ai carri, essi erano di diversi tipi, a seconda delle opportunità, delle necessità e delle possibilità economiche, a due o a quattro ruote, usati i primi per viaggiare piú spediti e veloci e anche su percorsi disagevoli, i secondi per godere di piú ampio spazio e di maggiore stabilità. A parte i carri agricoli e da trasporto di merci, quali il *plaustrum* a due ruote, per lo piú piene con cerchioni di ferro, massiccio e pesante, trainato normalmente da una coppia di buoi (ma anche di asini o muli), tra i veicoli da viaggio a quattro ruote, i piú comuni erano la *rheda* e la *carruca*.
La *rheda*, d'origine gallica, quasi sempre fornita di teli di copertura, era tirata da due o quattro cavalli, con il cocchiere seduto su uno sgabello nella parte anteriore. In qualche modo simile alla «diligenza», trasportava piú persone

disposte su file di panche (anche contrapposte, per guadagnare spazio) e un bagaglio sistemato in un apposito cassone posteriore. La *carruca* (anch'essa d'origine gallica) era molto simile alla *rheda*, ma piú comoda ed esclusiva, persino «di lusso» per le rifiniture e gli accessori che poteva avere e fornita com'era di una cappotta di tela o di pelle su un'armatura di legno o di ferro, con aperture oltre che sul davanti e sul retro, anche ai lati. Era tirata da due cavalli e aveva le ruote anteriori montate su un asse girevole che consentiva una buona manovrabilità del «timone» e le due ruote posteriori spesso piú grandi delle anteriori per aumentarne la velocità. A due o tre posti su un comodo sedile nel lato posteriore e sul davanti il cocchiere, anch'esso al riparo, era il carro da viaggio per eccellenza, usato con ogni tempo e per lunghi

**Nella pagina accanto** ***copia di un rilievo raffigurante l'arrivo a una stazione di sosta. Roma, Museo della Civiltà Romana.***

percorsi, specie quando era attrezzato per poterci dormire durante il viaggio e nelle soste notturne, dotandolo di materassi sospesi su corregge di cuoio e di tela robusta: in questo caso prendeva il nome di *carruca dormitoria*. Tra i carri da viaggio a due ruote assai diffusi erano il *cisium* e il *carpentum*. Il *cisium* era un calessino leggero e veloce, tirato da due cavalli, molto adatto per una persona che viaggiava da sola e con poco o nessun bagaglio, guidando essa stessa e avendo eventualmente a fianco un altro passeggero. Cesare riuscí a farci una media giornaliera di 100 miglia, ossia 150 km, quando, nel 58 a.C., si recò in otto giorni da Roma a Ginevra per circa 800 miglia, pari a 1200 km. Il *carpentum* (forse d'origine etrusca), piú tozzo e robusto, era tirato da due mule e generalmente era fornito di un tendone di pelle, montato su apposita armatura, per proteggere i viaggiatori dagli sguardi indiscreti e dalle intemperie. Abbastanza comodo e perciò molto usato dalle donne, era anche il veicolo tipico degli alti funzionari e dei dignitari di corte e dello stesso imperatore. Era anche impiegato per il trasporto di oggetti e opere d'arte.




**IL CIPPO DI ISERNIA**

Si può chiudere questo capitolo rievocando il gustoso dialogo tra un oste e un viaggiatore in procinto di ripartire dopo una tappa, tramandatoci da un'iscrizione incisa su un cippo sepolcrale della prima età imperiale ritrovato nei pressi di Isernia e finito al Museo del Louvre. Sul cippo, fatto preparare quand'era ancora in vita per sé e per la moglie *Fannia Voluptas* dal gestore di una locanda, il liberto Lucio Calidio Erotico, sono rappresentate in rilievo due persone che discutono: lo stesso Calidio e un suo cliente, facilmente riconoscibile per il mantello da viaggio con cappuccio che indossa e per il mulo che tiene al fianco. Il testo della singolare iscrizione, che si potrebbe qualificare come una sorta di «fumetto», dice: «Oste, facciamo i conti – Hai un sestario di vino; pane, un asse; la pietanza, due assi – Va bene – La ragazza, due assi – Anche questo va bene – Il fieno per il mulo, due assi – Questo mulo sarà la mia rovina».

*Egressum magna me accepit Aricia Roma*
*hospitio modico; rhetor comes Heliodorus,*
*Graecorum longe doctissimus; inde Forum Appi*
*differtum nautis cauponibus atque malignis.*
*Hoc iter ignavi divisimus, altius ac nos*
*praecinctis unum: minus est gravis Appia tardis.*
*Hic ego propter aquam, quod erat deterrima, ventri*
*indico bellum, cenantis haud animo aequo*
*expectans comites. Iam nox inducere terris*
*umbras et caelo diffundere signa parabat:*
*tum pueri nautis, pueris convicia nautae*
*ingerere: «huc adpelle»; «trecentos inseris»; «ohe,*
*iam satis est». Dum aes exigitur, dum mula ligatur,*
*tota habit hora. Mali culices ranaeque palustres*
*avertunt somnos; absentem cantat amicam*
*multa prolutus vappa nauta atque viator*
*certatim; tandem fessus dormire viator*
*incipit ac missae pastum retinacula mulae*
*nauta piger saxo religat stertitque supinus.*
*Iamque dies aderat, nil cum procedere lintrem*
*sentimus, donec cerebrosus prosilit unus*
*ac mulae nautaeque caput lumbosque saligno*
*fuste dolat: quarta vix demum exponimur hora.*
*Ora manusque tua lavimus, Feronia, lympha.*
*Milia tum pransi tria repimus atque subimus*
*impositum saxis late candentibus Anxur.*
*Huc venturus erat Maecenas optimus atque*
*Cocceius, missi magnis da rebus uterque*
*legati, aversos soliti componere amicos.*
*Hic oculis ergo nigra meis collyria lippus*
*inlinere. Interea Maecenas advenit atque*
*Cocceius Capitoque simul Fonteius, ad unguem*
*factus homo, Antoni, non ut magis alter, amicus.*
*Fundos Aufidio Lusco praetore libenter*
*linquimus, insani ridentes praemia scribae,*
*praetextam et latum clavum prunaeque vatillum.*
*In Mamurranum lassi deinde urba manemus,*
*Murena praebente domum, Capitone culinam.*
*Postera lux oritur multo gratissima; namque*
*Plotius et Varius Sinuessae Vergiliusque*
*occurrunt, animae, qualis neque candidiores*
*terra tulit neque quis me sit devinctior alter.*
*O qui complexus et gaudia quanta fuerunt.*
*Nil ego contulerim iucundo sanus amico.*
*Proxima Campano ponti quae villula, tectum*
*praebuit et parochi, quae debent, ligna salemque.*
*Hinc muli Capuae clitellas tempore ponunt.*
*Lusum it Maecenas, dormitum ego Vergiliusque;*
*namque pila lippis inimicum et ludere crudis.*
*Hinc nos Coccei recipit plenissima villa,*
*quae super est Caudi cauponas.*

*(...)*

*Tendimus hinc recta Beneventum, ubi sedulus hospes*
*paene macros arsit dum turdos versat in igni.*
*Nam vaga per veterem dilapso flamma culinam*
*Volcano summum properabat lambere tectum.*
*Convivas avidos cenam servosque timentis*
*tum rapere atque omnis restinguere velle videres.*
*Incipit ex illo montes Apulia notos*
*ostentare mihi, quos torret Atabulus et quos*
*nunquam erepsemus, nisi nod vicina Trivici*
*villa recepisset lacrimoso non sine fumo,*
*udus cum follis ramos urente camino.*

*(...)*

*Quattuor hinc rapimur viginti et milia raedis,*
*mansuri oppidulo, quod versu dicere non est,*
*signis perfacile est: venit vilissima rerum*
*hic aqua, sed panis longe pulcherrimus, ultra*
*callidus ut soleat umeris portare viator.*
*Nam Canusi lapidosus, aquae non ditior urna:*
*qui locus a forti Diomede est conditum olim.*
*Flentibus hinc Varius discedit maestus amicis*
*inde Rubos fessi pervenimus, utpote longum*
*carpentes iter et factum corruptius imbri.*
*Postera tempestas melior, via peior ad usque*
*Bari moenia piscosi; dein Gnatia Lymphis*
*iratis extructa dedit risusque iocosque,*
*dum flamma sine tura liquescere limine sacro*
*persuadere cupit. Credat Iudaeus Apella,*

*Canosa di Puglia, basilica di S. Leucio. Capitello figurato con protomi femminili, dalla decorazione del tempio attribuito al culto di Minerva Atena Ilias. IV sec. a.C.*

*Un tratto della via Appia Antica, importante arteria dell'Italia meridionale, definita* «Regina Viarum» *dal poeta Stazio nel I sec. d.C.*

***non ego; namque deos didici securum algere aevom***
***nec, siquid miri faciat natura, deos id***
***tristis ex alto caeli dimittere tecto.***
***Brundisium longe finis chartaeque viaeque est.***

**Uscito dalla grande Roma, m'accolse Ariccia con un modesto alloggio; m'era compagno l'oratore Eliodoro, di gran lunga il piú dotto dei Greci; quindi Forappio, zeppo di barcaioli e osti imbroglioni. Noi, pigri, dividemmo questo percorso in due tappe ma quelli piú spediti di noi lo fanno tutto in una volta: la via Appia è meno faticosa per chi va con calma. Qui, per colpa dell'acqua che era pessima, dichiaro guerra allo stomaco, aspettando, con l'animo non proprio sereno, i compagni che cenano.**
**Già la notte si accingeva a stendere le ombre sulla terra e a spargere le stelle in cielo: allora, gli schiavi gridavano insulti ai barcaioli e i barcaioli agli schiavi; «Accosta qui!»; «Fanne imbarcare trecento»; «Ohé, adesso basta!». Per riscuotere i soldi e legare la mula, se ne parte un'ora intera. Zanzare maligne e rane palustri tolgono il sonno. Un barcaiolo ubriaco di vino andato a male e un viaggiatore cantano a gara all'amica lontana; alla fine, il viaggiatore, sfinito, comincia a dormire e il barcaiolo, pigro, lega a un sasso le redini della mula lasciata a pascolare e russa steso supino.**
**Già si avvicinava il giorno, quando ci accorgiamo che la barca non avanzava affatto, finché un tipo focoso salta su e liscia a colpi di bastone testa e schiena del barcaiolo e della mula: sbarchiamo solo dopo l'ora quarta del mattino [le dieci]. Con la tua linfa, o Feronia, ci laviamo il viso e le mani.**
**Quindi, dopo aver pranzato, avanziamo lentamente per tre miglia e giungiamo sotto ad Anxur, situata su rocce che biancheggiano per una grande estensione... Intanto arrivano Mecenate e Cocceio e insieme a loro Fonteio Capitone, un perfetto gentiluomo e amico di Antonio come nessun altro. Lasciamo volentieri Fondi col suo pretore Aufidio Lusco, ridendo delle «insegne» di quello sciocco scrivano: pretesta, laticlavio e braciere coi carboni accesi. Poi, stanchi, ci fermiamo nella città dei Mamurra dove Murena ci offre l'alloggio e Capitone la cena.**
**Il giorno successivo sorge davvero piacevolissimo: infatti, a Sinuessa, ci vengono incontro Plozio, Vario e Virgilio, anime quali la terra non ne ebbe mai di piú candide e a cui non c'è alcuno che sia piú legato di me. Oh! che abbracci furono e quanta gioia! Non c'è nulla che io, finché sarò sano di mente, potrei paragonare a un amico caro.**
**Quella casetta di campagna, vicina al ponte Campano, ci forní un tetto e i provveditori, com'è loro dovere, legna e sale. Da qui, i muli depongono le some, puntuali, a Capua. Mecenate va a giocare, io e Virgilio a dormire; infatti, il gioco della palla è nemico di cisposi e dispeptici. Quindi ci accolse la ricchissima villa di Cocceio, che si trova sopra le osterie di Caudio.**

**(...)**

**Da qui ci dirigiamo direttamente a Benevento, dove il premuroso albergatore per poco non arse vivo mentre faceva girare sul fuoco dei magri tordi. Infatti, la fiamma guizzante, sparpagliatosi il fuoco per la vecchia cucina, andava rapidamente verso l'alto a lambire il tetto. Allora avresti visto convitati affamati e servi impauriti portare via in fretta la cena e cercare tutti di spegnere il fuoco. Da quel posto, l'Apulia cominciava a mostrarmi le montagne familiari, che lo scirocco brucia e che non saremmo mai riusciti a valicare se non ci avesse accolto una villa vicina a Trevico, piena di fumo da far lacrimare, poiché nel camino ardevano rami umidi con le foglie.**

**(...)**

**Di qui ci spingiamo in carrozza per ventiquattro miglia, per fermarci in una cittadina che nel verso non si può nominare, ma della quale è facilissimo parlare per allusioni: qui l'acqua, la cosa che costa di meno, si vende, ma il pane è di gran lunga il migliore, tanto che il viaggiatore avveduto è solito portarselo in spalla. Infatti quello di Canosa è duro come la pietra e di acqua, in questo luogo che fu fondato un tempo dal forte Diomede, non ce n'è piú di una brocca. Qui Vario si separa mesto dagli amici in lacrime. Quindi giungiamo stanchi a Ruvo, dopo aver percorso un cammino lungo, reso piú malagevole dalla pioggia. Il giorno seguente il tempo fu migliore, ma la strada peggiore, fino alle mura della pescosa Bari; poi Egnazia, costruita a dispetto delle Ninfe, ci diede motivo di risa e di scherzi, quando ci volevano convincere che gli incensi sulla soglia del tempio si consumano senza fiamma. Ci creda Apella l'ebreo, non io; io ho imparato che gli dèi passano la vita tranquillamente e che, se la natura compie qualcosa di prodigioso, non sono gli dèi che inviano qualcosa di infausto dall'alto tetto del cielo. Brindisi è il termine del lungo racconto e della lunga strada (*traduzione di Letizia Staccioli*).**

# QUEL CHE RESTA DEL VIAGGIO

*Una strada di epoca romana a Sierra de Gata, in Estremadura, Spagna.*

**QUELLO DELLE STRADE ROMANE RAPPRESENTA UN FENOMENO DI CONTINUITÀ FUNZIONALE ASSOLUTAMENTE UNICO NEL PANORAMA DEI MONUMENTI DELL'ANTICHITÀ. UNA SOPRAVVIVENZA CHE SI RIFLETTE NON SOLO NEL MANTENIMENTO, FINO IN ETÀ MODERNA, DEGLI STESSI TRACCIATI VIARI, MA ANCHE, E ANCOR PIÚ SIGNIFICATIVAMENTE, NEL LESSICO E NELLA TOPONOMASTICA DI MOLTE LINGUE EUROPEE**

Volendo riprendere l'espressione – e il concetto – con i quali abbiamo iniziato queste pagine, e per concludere il nostro discorso, si può dire che nessun «monumento» della romanità ha avuto una durata cosí lunga come quella che, nel suo complesso, ha avuto il singolare «monumento» costituito dalla rete stradale. Nessuno è stato per giunta caratterizzato nella sua continuità – parlando sempre al livello di «categoria» – dalla conservazione inalterata di un identico uso.
Si tratta di un vero e proprio fenomeno di sopravvivenza, protrattosi nel tempo e tuttora vivo e operante. Sulle strade romane, infatti, dopo la fine del mondo antico passarono ancora le grandi invasioni «barbariche», gli Arabi e i crociati; per esse si mossero gli evangelizzatori e i vescovi che si recavano ai concili della Chiesa universale; i mercanti e i trovatori che si trasferivano di città in città, di castello in castello; i pellegrini che andavano a Roma, a Gerusalemme e nei grandi santuari della cristianità.
Esse furono oggetto di cura da parte dei re goti e longobardi, degli imperatori franchi e bizantini; nel Medioevo servirono a delimitare confini e giurisdizioni (di feudi, di signorie, di parrocchie e di diocesi); lungo di esse, cappelle votive e pievi di campagna si sostituirono alle edicole pagane e ai santuari campestri; molti degli agglomerati nati attorno alle *mansiones* si trasformarono in vere e proprie città; stazioni di posta furono ripristinate negli stessi luoghi e talvolta sui ruderi di quelle antiche, quando le nazioni

moderne tornarono a organizzare, sulla falsariga del modello romano, i propri servizi postali. E cosí via, attraverso fasi alterne di vitalità e di degrado, di ripristino e d'abbandono, fino ai nostri giorni dopo che, a partire dal Rinascimento, cominciarono a essere anche oggetto di ricerca e di studio.

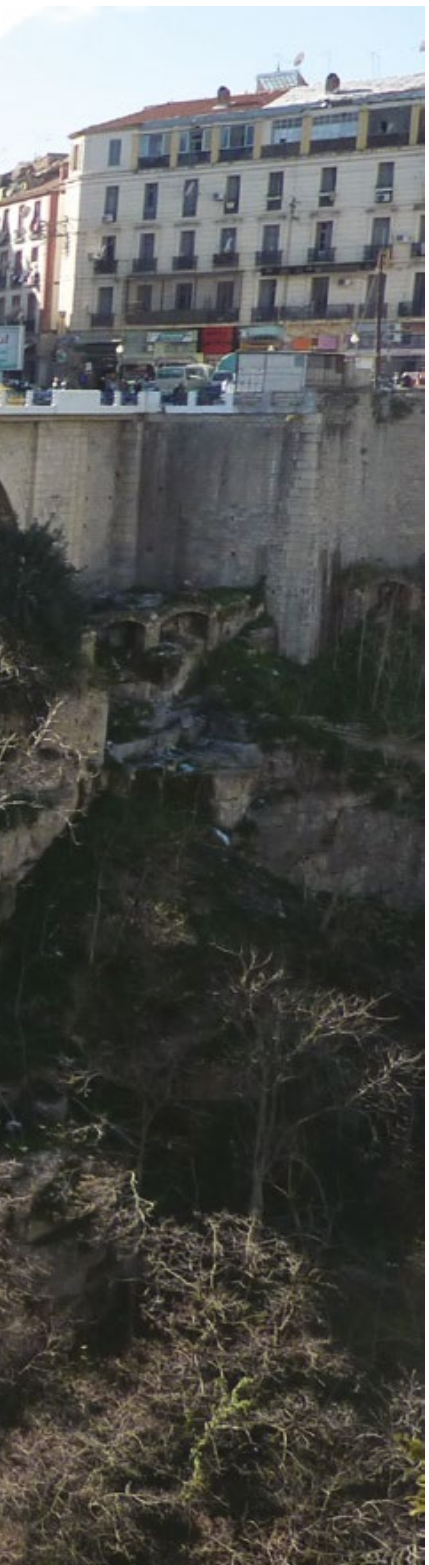
## La vitalità dell'antica rete stradale

Appia, Flaminia, Cassia, Aurelia, Emilia, Valeria... sono nomi assai familiari in Italia, che quotidianamente risuonano da un capo all'altro della Penisola, evocando spesso, all'apparenza, gentili figure di donne. Quei nomi continuano a indicare con precisione e concretezza altrettante strade antiche che ancora percorriamo, talvolta sugli stessi tracciati originari (che non di rado conservano, sotto l'asfalto moderno o uno strato di terra, gli antichi lastroni pavimentati), talvolta servendoci di varianti leggere, di qualche rettifica o aggiustamento, ma sempre lungo le medesime direttrici.
Tutte queste strade hanno continuato a rappresentare l'ossatura portante delle grandi comunicazioni fino ai tempi nostri quando, dopo essere state in molti casi snaturate e stravolte per le esigenze del traffico automobilistico, sono state infine sostituite dalle autostrade. Queste, tuttavia, non solo ne hanno ripetuto in chiave moderna i medesimi principi ispiratori e gli stessi criteri di realizzazione, legati alle esigenze della viabilità sulle grandi distanze e della massima rapidità possibile, ma non di rado si sono semplicemente affiancate ai «modelli» dell'antichità. Basterebbe citare al riguardo, in Italia, l'Autostrada del Sole nel tratto da Bologna a Piacenza, parallelo e adiacente alla via Emilia (cosí come lo è, del resto, l'autostrada Bologna-Rimini). Qualcosa di analogo era già accaduto con le ferrovie, come dimostrano, tra i tanti, gli esempi ancora della Bologna-Piacenza, sempre nei confronti della via Emilia; della Roma-Pisa-Genova, che fiancheggia costantemente la via Aurelia; della Roma-Foligno-Ancona, che raramente si distacca dalla via Flaminia; della Napoli-Potenza-Taranto-Brindisi, che segue per la massima parte la via Appia; e cosí via.
Tutto ciò è stato, ovviamente, condizionato e determinato dalla conformazione della Penisola e, in particolare, dalla sua orografia. Resta comunque la constatazione che le scelte fatte dagli ingegneri romani furono quelle giuste, ossia quelle che la natura dettava e imponeva; e il loro merito sta proprio nell'averle esattamente individuate.
Quanto si è detto per l'Italia vale naturalmente, almeno in via generale, per tutte le altre regioni del mondo romano, dove gli esempi di vitalità dell'antica rete viaria sono innumerevoli. Ne possiamo ricordare, emblematicamente, uno per tutti: quello della strada che in Algeria conduce dalle montagne dell'Aurès (l'antico *Arausio Mons*) verso il deserto attraverso le gole di Tighanimine. Quella strada, tagliata nella roccia, è sempre la stessa (tranne l'asfalto, aggiunto dai Francesi) da quando i Romani l'aprirono nel 145 d.C., al tempo di Antonino Pio e di Marco Aurelio. Sulla parete levigata del costone roccioso che la fiancheggia si legge ancora l'iscrizione commemorativa incisa dai soldati venuti dalla Siria per sedare una rivolta degli indigeni e poi impegnati per la realizzazione di quell'opera: «Sotto l'imperatore Cesare Tito Elio Adriano Antonino, augusto, pio, padre della patria, console per la quarta volta, e di Marco Aurelio, cesare, console per la seconda volta, il distaccamento della VI Legione «Fenata», agli ordini di Prastina Messalino, legato imperiale e propretore, questa via ha costruito».

## Ponti, tagliate e gallerie

Se poi dalle strade vere e proprie passiamo a tutto ciò che dalle strade è stato condizionato e determinato o che in qualche modo a esse è stato collegato, gli esempi di continuità e sopravvivenza sono infiniti: da quelli che attengono al paesaggio agrario, laddove, come in molte zone dell'Italia padana, la parcellizzazione dei campi è ancora quella originata nell'antichità dall'allineamento principale lungo un asse viario, con i limiti degli appezzamenti che fanno riferimento ai miliari e i confini che seguono i diverticoli da esso diramatisi, fino alle singole «opere d'arte»; i ponti soprattutto, ma anche le «tagliate», i terrapieni, i muri di protezione e, in qualche caso, le gallerie, come quella già ricordata del Furlo che, oltre tutto, continua a essere

***Costantina, Algeria. Uno dei ponti della città, la cui struttura moderna riprende una piú antica fondazione di età romana, in parte conservata e ancora oggi visibile.***



chiamata con lo stesso nome antico (*Forulus*), appena modificato per contrazione.
Quello dei nomi è un altro aspetto importante di questo straordinario fenomeno. A tale proposito è intanto interessante rilevare come, in Italia per esempio, ci siano espressioni particolari ed esclusive per indicare, nelle diverse regioni, i tratti di strade romane variamente superstiti nel loro tracciato originale, ancorché «declassati» e magari ridotti a sentieri campestri o del tutto abbandonati: si va cosí da «via romana» o «romea» a via «petrata», da via «silicata» o «calcata» a «via pelosa» o «erbosa», fino a «via persa» e a «stradazza» (mentre il termine affine di «selciatella» è diventato spesso un vero e proprio toponimo).

## In tutte le lingue d'Europa

Ma la sopravvivenza onomastica piú significativa è quella che riguarda il modo di dire «strada» in tutte le lingue europee (e quindi di mezzo mondo), siano esse neolatine o germaniche o anglosassoni. Mentre infatti il termine classico e inalterato di «via» s'è conservato quasi soltanto in italiano (ma talvolta anche in spagnolo e in portoghese, mentre in francese è pure usato «*voie*»), sia l'italiano «strada» che il tedesco «*strasse*» e l'inglese «*street*» (donde anche i termini analoghi in olandese, danese, svedese, ecc.) derivano dal tardo latino *strata*, l'aggettivo col quale si designava, come s'è visto, la strada lastricata (nell'espressione *via strata*), divenuto sostantivo e usato, da solo, come sinonimo di via e al posto di esso.Non solo, ma dall'aggettivo *rupta* («rotta», cioè rovinata, interrotta) con il quale tra la fine del mondo antico e l'Alto Medioevo si era soliti indicare una vecchia strada romana abbandonata o «malridotta», sono venuti il francese «*route*» (e il portoghese «*ruta*») e ancora l'inglese «*road*» (a parte l'italiano «rotta», nel significato di «percorso da seguire»). Ciò senza contare i molti termini derivati, specialmente nelle lingue neo latine, dalla parola «via», come viadotto, viatico, viandante, viaggio, ecc. Ma c'è anche di piú. Dai nomi latini di strade «minori» (locali, di campagna, ecc.) sono nati gli italiani «vicolo» e «vico» (dal latino *vicus*), il francese «*rue*» e il portoghese «*rua*» (dal latino *ruga*), lo spagnolo (e il veneziano) «*calle*» (dal latino *callis*). Si possono aggiungere: il francese «*chaussée*» e lo spagnolo «*calzada*», che vengono dal latino (via) *calciata*, e il genovese «carruggio» – a cui si riconnette il francese «*carrouge*» – che non è altro se non il *quadrivium* latino, attraverso la forma popolare *quadruvium*.

## La strada nel nome

Che dire poi della infinita casistica offerta – specialmente in Italia, ma non solo – dalla toponomastica? S'è già parlato delle città nate da quei particolari «centri di strada» che erano i *Fora* e che praticamente continuano nel loro

**A destra *Frejus (Francia). Resti di colonne presso l'anfiteatro dell'antica* Forum Iulii*, fondata nel 50 a.C. da Giulio Cesare, che vi dedusse una colonia.***
**In basso *una strada romana lastricata con basoli, incisione di Luigi Rossini (1790-1857).***

nome attuale quello antico (come Forlí, da *Forum Livii*, Forlimpopoli, da *Forum Popilii*, Fossombrone, da *Forum Sempronii*, Fordongianus, da *Forum Traiani*). Ma, anche in Francia c'è Frejus che viene da *Forum Iulii*, mentre la colline di Fourvières, nel cuore della vecchia Lione (l'antica *Lugdunum*) deriva quel nome da *Forum Vetus*. Cosí come la nostra Fornovo viene da *Forum Novum*. Si può aggiungere che dal nome di uno di questi *Fora*, *Forum Iulii* (l'attuale Cividale), posto sulla *via Iulia Augusta*, è derivato, per contrazione, il nome all'intera regione del Friuli. Mentre da quello della via è venuto il nome di (Venezia) Giulia. Sempre a proposito di regioni italiane, si può ricordare che alcune di esse ebbero un tempo il loro nome da quello di strade romane (*Flaminia*, *Valeria*) e che l'Emilia un nome del genere (tratto da quello della via antica che tuttora l'attraversa), lo mantiene anche ai nostri giorni. Ci sono poi, sia in Italia sia fuori d'Italia, molti altri nomi di località e centri abitati che sono nati, dopo la fine del mondo antico, ugualmente derivati da quelli delle strade romane che quelle medesime località attraversavano o toccavano, come Postumia, Postiona, Postaine e Costuma, tutti dalla *via Postumia*; Agna, dalla *via Annia*; Loreggia, dalla *via Aurelia*. Mentre, in altri casi, come Stra e Stradella, i toponimi si riferiscono

genericamente a una strada senza appellativi. Altri toponimi, invece, traggono origine da particolari «situazioni» legate alle strade o alle loro caratteristiche tecnico-costruttive o alle «opere d'arte» stradali, come Codroipo che viene da *quadrivium/quadruvium* e Trebbio da *trivium*, o come Arzere e Cavarzere che vengono da *agger*, il terrapieno delle strade soprelevate, che ha pure originato i toponimi Levata, Ca' della Leva, Corte Levata, La Leva, Stradalta, ecc. C'è poi la galleria del Furlo, l'antico *Forulus*, alla quale si può aggiungere Pietra Pertosa (con il corrispondente francese Pierre Pertuis) che ricorda una «tagliata» in roccia, e il comunissimo el-Kantara, che in arabo significa «il ponte», il quale, nei Paesi dell'Africa settentrionale – e anche in Spagna, nella versione Alcantara – allude sempre, piú o meno direttamente, alla presenza di un ponte romano.

## Il ricordo delle distanze

Ci sono quindi altri toponimi che derivano dalla presenza di un cippo miliario, o meglio, che continuano quelli già anticamente riferiti ai miliari (e il riferimento è al numero da essi indicato). È il caso di Terzo e Valterza – e, in Francia, di Thiers – da *ad Tertium* (sottinteso *miliarium*), di Quarto, Quinto e Tor di Quinto, da *ad quartum* e *ad quintum*, e poi, di seguito, Sesto, Settimo, Settecamini, Ottavello, Tavello e Tavo, da *ad octavum*, Annone, Castello d'Annone, Ponte di Nona, da *ad nonum*, e, ancora, Decimo, Pontedecimo e Castel di Decima, fino a Tricesimo, Quintodecimo e Ponte Centesimo. Chi penserebbe poi che i nomi, insospettabili, delle città olandesi di Utrecht e di Maastricht vengono, pari pari, dal latino *traiectum*, ossia «traghetto»: *Traiectum ad Rhenum*, la prima (poi contratto in *Ultraiectum*), e *Traiectum ad Mosam* (o *Mosae Traiectum*), la seconda, essendo quelle città nate – già nell'antichità – nel punto dove, rispettivamente, il Reno e la Mosa (l'odierna Maas) erano attraversati dal traghetto di un'antica strada romana? Proprio come avveniva nella nostra Minturno, la quale, prima di riprendere il nome antico, si chiamava Traetto, per la presenza dell'antico traghetto che, sotto di essa, attraversava il fiume Garigliano.

Fuori dalla toponomastica, che dire dell'italiano arcaico «magione» e del francese «*maison*», derivati per metatesi, dal latino *mansio*, che sulla strada designava, come s'è visto, una «stazione di posta»? Si potrebbe continuare: il tedesco *Brücke*, che significa ponte, non viene forse dall'espressione francese «*pont de bricques*», ossia «ponte di mattoni», quale era, di solito, il ponte romano rispetto alla passerella di legno dei Germani?

**In alto** ***particolare di un mosaico pavimentale, dalle terme di Cividale del Friuli. Cividale del Friuli, Biblioteca del Museo Archeologico Nazionale.***
**A destra** ***un tratto dell'Appia che costituiva il decumano massimo dell'antica città di Minturno, al confine tra Lazio e Campania.***

## Per saperne di piú

La bibliografia sulle strade romane è enorme, com'è facile immaginare, e dispersa in una miriade di contributi, di saggi, di articoli, di relazioni di scavo, di opere settoriali. Un elenco, limitato a quanto pubblicato quasi soltanto negli ultimi decenni, fino all'inizio degli anni Settanta, occupa una quarantina di pagine nel volume di Raimond Chevallier, *Le voies romanes*, edito a Parigi nel 1972. Tuttavia, mentre ci sono lavori di sintesi parziali dedicati ad argomenti particolari o a singole regioni (come, per esempio, il volume di Albert Grenier, *Le strade romane della Gallia*, Roma 1937), manca tuttora, anche a livello scientifico – prescindendo da articoli di enciclopedie e da capitoli di manuali – un'opera d'insieme che tratti, nei suoi molteplici aspetti, dell'intero sistema stradale romano.

Sul piano della buona divulgazione, e restando nell'ambito dell'editoria italiana, il lettore che voglia allargare il campo dell'informazione può rivolgersi, per opere di carattere generale, al volume di Victor W. Von Hagen, *Le grandi strade di Roma nel mondo*, edito nel 1978 dalla Newton Compton Editori di Roma, e al volume di Romolo Augusto Staccioli, *Strade Romane*, edito nel 2003 da «L'Erma» di Bretschneider di Roma.
Per quanto riguarda l'Italia ci sono i volumi di Daniele Sterpos, *La strada romana in Italia* (Quaderni della Società «Autostrade» n. 17), pubblicato a Roma nel 1970, di Luigi Bernardi, *Tutte le strade portano a Roma*, pubblicato a Roma, senza data, e del TCI (per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), *Le strade dell'Italia romana*, pubblicato a Milano nel 2004.
Piú strettamente «di studio», cioè con largo spazio riservato alla discussione critica e a nuove proposte di interpretazione e di ricostruzione, è il volume di Gerhard Radke, *Viae Publicae Romanae* (derivato da un lavoro già pubblicato a Stoccarda nel 1971) edito a Bologna da Cappelli nel 1981, in italiano e con un'ampia bibliografia. Sempre di discussione scientifica si tratta in diversi volumi «miscellanei» della collana (in corso) *Atlante tematico di Topografia antica*, a cura di Lorenzo Quilici e Stefania Quilici Gigli, pubblicati a Roma da «L'Erma» di Bretschneider, a partire dal 1992 (*Tecnica stradale romana, Strade romane: percorsi e infrastrutture*, *Strade romane:ponti e viadotti*, ecc.).

| Data | Via | Estensione |
|---|---|---|
| 312 | via Appia | Roma - Capua |
| ? 307 | via Valeria | Tibur - Corfinium |
| ? 287 | via Clodia | Roma - Saturnia |
| ? 285 | via Appia | Capua - Venusia |
| ? 283 | via Caecilia | Cures - Castrum Novum |
| ? 241 | via Aurelia Vetus | Roma - Cosa |
| ? 225 | via Minucia | Forum Novum - Brundisium |
| ? 220 | via Flaminia | Roma - Ariminum |
| 187 | via Aemilia | Ariminum - Placentia |
| 187 | via Flaminia | Arretium - Bononia |
| 154 | via Cassia | Roma - Arretium |
| ? 153 | via Annia | Bononia - Aquileia |
| 148 | via Postumia | Genua - Aquileia |
| 132 | via Popilia | Ariminum - Altinum |
| 131 | via Annia o Popilia | Capua - Rhegium |
| ? 127 | via Latina Nova | Roma - Casilinum |
| ?119 | via Aurelia Nova | Roma - Populonia |
| 107 | via Aemilia Scauri | Populonia - Sabatia |

# L'ITALIA DELLE VIE CONSOLARI

**a cura della redazione**

*Rilievo di epoca romana raffigurante un viandante seduto. Firenze, Galleria degli Uffizi.*
Nella pagina accanto *cartina dell'Italia con il tracciato delle piú importanti vie consolari.*

# VIA APPIA

Nel 312 a.C., il console e censore di Roma Appio Claudio detto il Cieco, appartenente alla nobile famiglia Claudia (la *gens Claudia*), letterato, oratore, amante della cultura greca e della filosofia, nonché uomo politico di grande carisma (fu anche dittatore nel 292 e 285 a.C.), in concomitanza con la prima grande espansione romana nel Mezzogiorno d'Italia, ideò e diede l'avvio ai lavori di costruzione del primo tratto di quella che venne poi considerata la «regina delle vie» (*regina viarum*), la *via Appia*, la prima – non in ordine di tempo, ma di importanza – via consolare di Roma. Con inizio da Porta Capena, nei pressi delle terme di Caracalla (ricalcando in parte una strada piú antica che si estendeva da Alba Longa alle valli del Tevere) la via si estese per 132 miglia fino a raggiungere l'allora militarmente strategica città campana di Capua (oggi Santa Maria Capua a Vetere) passando per Ariccia, il Foro Appio, Terracina, Fondi, Itri, Formia e Minturno. Successivamente, come conseguenza delle conquiste militari e dell'espansione verso sud dell'impero, la *regina viarum* venne prolungata miglio dopo miglio fino a raggiungere Benevento, Venosa, Taranto, per terminare, intorno al 120 a.C. all'allora cosiddetta porta d'Oriente, ovvero la città di Brindisi,

***Un tratto del basolato della via Appia Antica in una veduta del pittore e incisore romano Carlo Labruzzi, dalla raccolta* La via Appia da Roma a Capua illustrata*, edita a Roma nel 1794.***

assumendo definitivamente la funzione per cui era stata concepita: rappresentare il collegamento piú rapido e cruciale tra Roma, la Grecia e le province orientali dell'impero. Tra le caratteristiche che l'hanno resa nel tempo la piú conosciuta e celebrata nel mondo (citata in letteratura, in poesia e utilizzata come *location* dal cinema, italiano e non), vanno senz'altro sottolineate la perizia e la tecnica innovativa con cui è stata costruita, tanto da diventare d'esempio per la realizzazione delle successive strade consolari che, nei secoli, sono andate a costituire la complessa e articolata rete viaria romana.
La pavimentazione dell'Appia, infatti, rispondeva perfettamente alle esigenze di percorribilità: il fondo, costituito da grandi pietre levigate opportunamente combacianti tra loro e che poggiavano a loro volta su di uno strato di pietrisco, aveva una tenuta drenante tale da impedire allagamenti o cedimenti consentendo ai mezzi su ruote di percorrerla con ogni tempo. Inoltre la sua larghezza, di circa 4,1 m, consentiva agevolmente la circolazione nei due sensi.
E la presenza di *crepidines* (marciapiedi) permetteva anche ai pedoni di utilizzarla comodamente. Sulla *via Appia* comparvero per la prima volta le pietre miliari, grazie alle quali i Romani potevano misurare la distanza dalla loro città. La via, che nei secoli ha conosciuto periodi di grande frequentazione e altri in cui ha perduto la sua importanza strategica, cadendo anche per lunghi intervalli di storia in disuso, ha subito diversi ripristini e restauri in epoca medievale, rinascimentale, fino ad arrivare ai grandi restauri voluti da Pio VI nel 1767.
Nel secolo successivo venne realizzata la passeggiata archeologica nel tratto che va da Porta Capena a piazzale Numa Pompilio e poi, grazie a Pio IX, il parco dell'Appia Antica. Tale parco è dal 1988 un'area protetta di circa 3500 ettari all'interno della quale si trovano numerose testimonianze monumentali (Porta San Sebastiano, Sepolcro di Orazio, Tomba di Geta, Sepolcro di Priscilla, Catacombe di Callisto, Mausoleo di Cecilia Metella, Tempio di Giove, solo per citarne alcune) che ancora oggi ricordano il prestigio e il valore storico che hanno caratterizzato la via.

## VIA DOMIZIANA

Strada litoranea tra Lazio e Campania, fu costruita nel 95 d.C. dall'imperatore Domiziano. Si staccava dall'Appia a *Sinuessa* (presso l'odierna Mondragone) e, passando per i territori paludosi del basso Volturno e i campi Flegrei, per *Liternum*, Cuma e Pozzuoli, raggiungeva Napoli, evitando il lungo tratto interno fino a Capua.

## VIA EMILIA

Costruita tra il 187 e il 175 a.C. dal console Marco Emilio Lepido, era la prosecuzione verso nord della *Flaminia*. Tracciata in zona di alta pianura, seguiva un percorso quasi interamente rettilineo; partiva da Rimini e raggiungeva il Po a Piacenza, passando per Bologna, Modena e Parma.

# VIA AURELIA

Lungo il litorale tirrenico, in direzione dell'Etruria meridionale, intorno al III secolo a.C. fu aperta la via Aurelia voluta da un magistrato la cui identificazione è a tutt'oggi incerta. Ma esistendo di fatto due diversi tracciati riconducibili alla stessa arteria, l'*Aurelia Vetus* (costiera) e l'*Aurelia Nova* (piú interna), si può addirittura supporre che i magistrati ideatori della grande strada romana, fossero due. Se per l'*Aurelia Vetus* molti storici propendono per attribuirne la paternità a Gaio Aurelio Cotta, magistrato e console nel 252 a.C., ancora oggi resta invece dubbia l'attribuzione di quella *Nova*, che potrebbe essere «figlia» di uno dei molti consoli di nome Aurelio che intorno allo stesso periodo erano in carica: 200, 144 e 119 a.C.
Di certo la consolare sorse per scopi strategico-militari, e riproducendo i tracciati viari costieri dei sottomessi Etruschi, inizialmente conduceva da Roma a *Caere*, l'antica Cerveteri, per poi, attraverso ampliamenti e prolungamenti successivi, protrarsi fino alla Liguria e entrare nel territorio francese. La direttrice divenne cosí il percorso piú rapido e veloce per collegare Roma alle provincie mediterranee transalpine della Gallia e della Spagna. Alle sue origini la *via Aurelia* iniziava da *pons Aemilius* (successivamente Ponte Rotto) per uscire attraverso *porta Aurelia* (oggi Porta San Pancrazio) e dirigersi verso nord-ovest. Già nei primissimi tratti urbani delle sue 796 miglia complessive (quasi 1200 Km)

all'interno del parco seicentesco di Villa Doria Pamphili, è possibile visitare numerosi sepolcri che lambivano il suo percorso. Cosí come lungo l'attuale Aurelia Antica i resti delle arcate dell'acquedotto dell'*Aqua Traiana*.
Superata la parte piú urbana, l'Aurelia proseguiva poi per Malagrotta, Castel di Guido, l'antica *Pyrgi*, Santa Marinella, *Centumcellae* (Civitavecchia), importante centro nato all'inizio del II secolo d.C. grazie a Traiano, che lí fece costruire il porto e una villa citata già da Plinio il Giovane in cui risedettero anche Marco Aurelio e suo figlio Commodo. Costeggiando sostanzialmente il mare, eccetto nei tratti dove le coste si facevano piú rocciose e impervie o il terreno era troppo paludoso, il tracciato dell'Aurelia poteva vantare tutti i crismi di una grande direttrice di comunicazione, larga e scorrevole attraverso i suoi rettifili.
Toccando poi Ansedonia (Cosa), l'antico centro etrusco di Populonia, Vada, Livorno e Pisa, raggiungeva Luni, strategico scalo marittimo di tutto il mondo antico oltre che punto d'arrivo della Cassia (tracce di questo tratto di lastricato sono ancora visibili nella zona). Il tratto della via che andava da Luni a Genova è quello le cui tracce si sono perse se non addirittura cancellate in seguito ai numerosi ripristini, rifacimenti e sovrapposizioni succedutisi in epoca piú moderna, e alla quasi totale assenza di manutenzione, nel tempo, di un terreno estremamente friabile e soggetto all'erosione.
Una volta superata Genova, la via continuava per Varazze, Albisola, *Vada Sabatia* (Vado Ligure), la cui posizione e il porto costituivano un nodo stradale significativo e importante della viabilità ligure. Per esempio, qui confluiva la *via Iulia Augusta* proveniente dalla zona della Val Bormida. Ed è sempre da qui che le due vie, *Aurelia* e *Iulia Augusta*, confluivano in una sola arteria, toccando Ventimiglia per dirigersi nel territorio francese.

***Luni. L'anfiteatro, che sorge all'esterno dell'area urbana. II sec. d.C. È uno dei piú piccoli del mondo romano (la sua ellisse misura 88,50 x 70,20 m) e aveva una capienza di 7000 spettatori.***

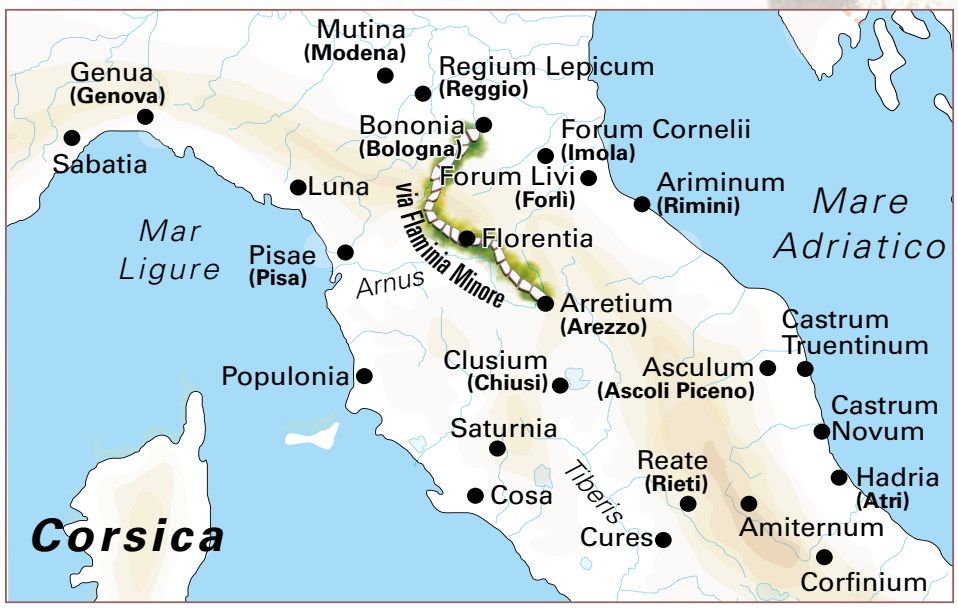
# VIA CAMPANA PORTUENSE

*Incisione del cartografo fiammingo Joris Hoefnagel raffigurante l'antica* Portus *(Fiumicino) e i due porti di Roma: quello di Claudio (sulla destra) e quello a bacino esagonale voluto da Traiano e raggiunto dalla via Portuense, dall'opera* Civitates Orbis Terrarum, *di George Braun e Frans Hogenberg. 1572-1617 circa.*

La via Portuense in realtà si chiamava via Campana, in quanto originariamente – come l'Ostiense – fu costruita per consentire ai Romani di raggiungere il *campi salinarum*, cioè le saline esistenti sulla riva destra del corso finale del Tevere (nella zona oggi corrispondente agli stagni di Maccarese) per l'approvvigionamento del sale. Proprio grazie al ruolo chiave che ricopriva nel trasporto del sale, già tra l'VIII e il V secolo a.C. quello che era poco piú che un sentiero cominciò ad assumere i contorni e le caratteristiche di una vera e propria strada. Nella prima metà del I secolo d.C., quando il suo tragitto venne parzialmente modificato e migliorato – seppur ricalcando quasi del tutto il vecchio percorso – per favorire il collegamento tra Roma e il nuovo importante porto voluto dall'imperatore Claudio (ultimato poi da Nerone pochi anni dopo e al quale si aggiunse il nuovo porto voluto da Traiano in seguito al suo parziale insabbiamento), mutò definitivamente il suo nome in Portuense. Grazie alle attività di commercio favorite dal nuovo porto, nacque la città di *Portus*, i cui resti sono visitabili all'interno dell'omonima area archeologica a Fiumicino. La Portuense-Campana, lunga in tutto 19 miglia (28 km), usciva dalla *Porta Portuensis* (Porta Portese) delle Mure Aureliane, e, seguendo di fatto il tragitto dell'attuale via Magliana, si dirigeva verso sud-est costeggiando nel primo tratto la riva destra del Tevere, poi nel secondo tratto continuava piú o meno in linea retta attraverso le colline fino al moderno Ponte Galeria. Qui l'antico tracciato della *Campana* e quello successivo della Portuense confluivano per terminare a *Portus*. Resti dell'antico basolato della via Campana sono stati rinvenuti nella zona tra via Portuense, via Magliana e l'antica ferrovia Roma-Pisa.

## VIA EMILIA SCAURI

Prosecuzione verso il nord della via Aurelia, fu costruita dal censore del 109 a.C., Marco Emilio Scauro, da cui prese il nome. Andava lungo la costa tirrenica e ligure da *Vada Volaterrana* fino a Genova e a *Vada Sabatia*, per poi piegare verso l'interno, in alternativa alla *via Postumia*, fino a *Dertona* (l'attuale Tortona).




## VIA FLAMINIA MINORE

Via di «arroccamento» tra la Cassia e l'Emilia, venne costruita nel 187 a.C. dal console Gaio Flaminio Nepote e andava da Arezzo a Bologna, passando per Firenze, Pistoia e la valle del Reno; univa il versante tirrenico con il territorio dei Galli in cui era stata recentemente fondata la città di *Bononia,* l'odierna Bologna.

# VIA CASSIA

Sebbene si sappia con certezza che il nome di questa strada consolare sia dedicato al suo costruttore, un'autorità appartenente alla *gens Cassia*, difficile è invece stabilire chi si nascondeva dietro la sua identità e, di conseguenza, risalire con esattezza alla data di nascita di questa importante arteria. Le fonti infatti parlano di due diversi personaggi entrambi possibili ideatori e realizzatori della strada stessa: Caio Cassio Longino, console nel 171 a.C e censore nel 154 a.C. e Quinto Cassio Longino, censore nel 164 a.C.

***La Chimera di Arezzo, scultura in bronzo rinvenuta nel 1553. Opera di artisti etruschi, è databile alla prima metà del IV sec. a.C. Firenze, Museo Archeologico Nazionale.***

Ve ne sarebbe addirittura un terzo, ma meno accreditato: Lucio Longino Ravilla, anch'esso console nel 127 a.C. e censore nel 125 a.C. Molte, comunque, sono le iscrizioni che riportano i nomi dei *curatores* della strada databili in un arco di tempo compreso tra il I e il III secolo d.C. E un miliario ritrovato a Montepulciano, riferisce esplicitamente di un restauro della strada operato da Adriano nel 123 d.C. La *via Cassia*, spina dorsale dell'Italia centrale tirrenica che attraversava l'Etruria da sud a nord riunendo e collegando vari percorsi etruschi preesistenti, con le sue 219 miglia (324 km), collegava Roma con Firenze passando per Arezzo.
Avendo però in comune con la *via Clodia* il tratto iniziale da Roma a La Storta, viene spesso confusa con essa ed è a causa di ciò che è difficile riuscire a risalire correttamente alle sue origini rifacendosi alle fonti dell'epoca. Vale la pena menzionare inoltre, che a rendere ancora piú arduo il compito di ricostruire correttamente la sua storia, in piú fonti si fa riferimento a dei festeggiamenti molto antichi che si svolgevano all'altezza del IV miglio: studi successivi hanno però rilevato che il IV miglio in questione, e quindi i festeggiamenti che lí si sarebbero svolti, potrebbero riferirsi alla *via Prenestina*.
Quello che si può invece affermare con sicurezza è che la *Cassia*, in quanto ottimo punto di collegamento con la rete stradale cisalpina, conobbe sotto l'impero di Claudio, Vespasiano, Traiano e Adriano, numerosi restauri, ampliamenti e consolidamenti, proseguiti anche nel periodo longobardo.
Oltre che con la *via Clodia*, la *Cassia* condivideva il tratto urbano anche con la *Flaminia* dalla quale però si divideva appena passato Ponte Milvio. Il suo itinerario verso nord-ovest, una volta superata la Tomba di Nerone (monumento funerario del II-III secolo d.C.), cominciava a divenire piú morbido e pianeggiante, e, affiancata da vari monumenti funebri raggiungeva la Giustiniana, dove confluiva la via Trionfale (esattamente come oggi) per raggiungere La Storta.
Da qui il suo percorso si distaccava dalla *Clodia* e si snodava fino a Firenze passando per Veio, Baccano, Orvieto, Sutri (quasi costeggiando l'anfiteatro e la necropoli rupestre), *Forum Cassi* (l'odierna Vetralla) Montefiascone, Bolsena, Città delle Pieve, Chiusi, Cortona, Arezzo e infine Firenze. In epoca successiva, ma impossibile da datare con correttezza, la *Cassia* venne poi prolungata fino a Luni, passando per Pistoia e Lucca, ma la ricostruzione del tracciato originale non è chiara. E anche qui, alcune fonti, attribuiscono a questo successivo tracciato il nome di *via Clodia*. È l'unica delle strade che partono da Roma il cui chilometraggio non inizia dal Campidoglio, ma da Ponte Milvio.

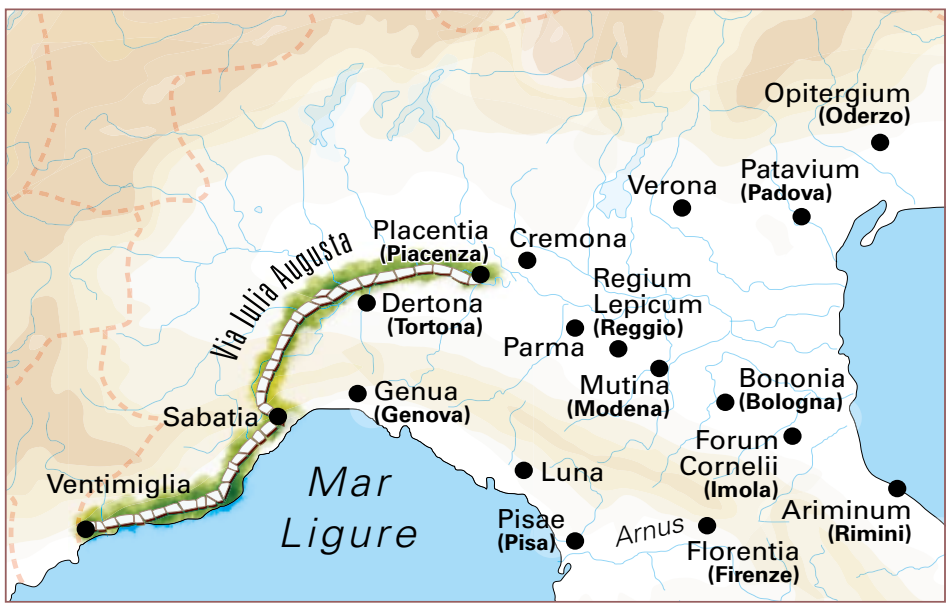
## VIA FLAVIA

Era la strada dell'Istria che percorreva la Penisola da nord a sud partendo da *Tergeste* (Trieste), passando a *Parentium* (Parenzo), Pola, *Nesactium* (Nesazio) per finire a *Tarsatica* (Fiume). Fu costruita nel 78-79 d.C. dall'imperatore Flavio Vespasiano, da cui prende il nome. Il percorso è stato individuato grazie al ritrovamento di due miliari e di antichi itinerari.

# VIA CLODIA

Realizzata sulle orme di percorsi piú antichi tra la fine del III e gli inizi del II secolo a.C. in seguito alla sottomissione delle piú importanti città etrusche, la consolare *Clodia*, che prende il nome dal suo costruttore, unisce curiosamente il suo destino a quello della *Cassia*, non solo perché entrambe condividevano parte del loro percorso, ma perché, come per l'altra, è impossibile stabilire con certezza l'identità del console che appunto la costruí.
Personaggio influente della *gens Claudia*, potrebbe infatti trattarsi di Gaio Claudio Canina, console nel 273 a.C., Aulo Claudio Russo, console nel 268 a.C. oppure Gaio Claudio Centhone, console nel 225 a.C.
In ogni caso le iscrizioni che ne elencano i *curatores* datano gli interventi che si sono poi succeduti tra la fine del I e il III secolo d.C.
Queste incertezze, unite all'imprecisione delle fonti, che l'hanno spesso confusa con la *Cassia*, comportano ancora oggi la difficoltà di poter stabilire con esattezza l'itinerario preciso che da Roma si estendeva fino a raggiungere Saturnia e da lí, ma forse solo in un secondo momento, toccava Roselle e Vetulonia finendo col congiungersi con la via Aurelia in un punto che non si è riusciti a stabilire.
Di certo lungo il suo percorso di 94 miglia (193 km), la *via Clodia*, una volta superate la Tomba di Nerone e La Storta, proseguiva per il *lacus Sabatinus* (l'odierno lago di Bracciano), e da lí si spingeva a Oriolo Romano, Barbarano Romano, Blera e Norchia (entrambe note per le necropoli etrusche caratterizzate dalle particolari tombe «a dado» presenti anche nelle vicine San Giovenale e Luni sul Mignone), Tuscania (uno dei piú importanti siti archeologici laziali), Canino.
La *Clodia*, che costituiva la via di comunicazione principale tra l'Impero romano e l'Etruria nord-occidentale grazie alle zone cruciali che attraversava, conobbe un periodo di larga e continua frequentazione fino al V secolo d.C. Ma, a partire da quel momento, visse un lungo periodo di instabilità a causa delle profonde modificazioni determinate dallo spopolamento, dalle conseguenze della guerra gotico-greca e per effetto delle invasioni saracene.
Tutto ciò non le impedí di recuperare e mantenere il suo prestigio, tanto che, nel 605, in virtú del trattato di pace stilato tra Longobardi e Bizantini, diventò lo spartiacque strategico tra i territori longobardi a est e quelli bizantini a ovest. Soprattutto nella zona compresa tra Barbarano e Blera sono rimaste numerose tracce del lastricato originario.

**Nella pagina accanto, in alto *la monumentale tomba di Vibio Mariano, procuratore della Sardegna e di sua moglie Regina Maxima, nota fin dal Medioevo come «Tomba di Nerone». Il monumento è costituito da un grande sarcofago in marmo bianco, della seconda metà del III sec. d.C., posto su un alto basamento in laterizio.***




# VIA GIULIA AUGUSTA

Costruita nel 13-12 a.C. da Augusto come prosecuzione della *via Aemilia Scauri*, seguiva l'arco della costa ligure e andava da Vado fino a Ventimiglia e al confine con la Gallia, formando, con la stessa *Aemilia Scauri* e l'*Aurelia*, la grande via di comunicazione tra Roma e le province transalpine occidentali.

# VIA FLAMINIA

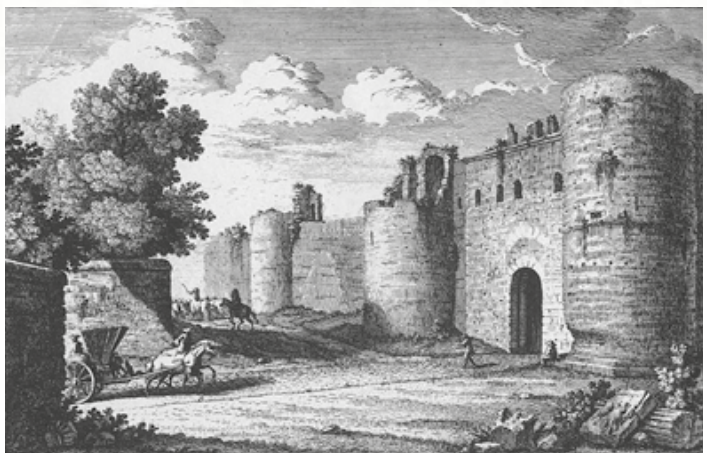
Costruita tra il 223 e il 220 a.C. dal console Gaio Flaminio il Vecchio (da cui prese il nome), la *via Flaminia* nasce all'interno di una politica di espansionismo di Roma verso l'Italia centrale e settentrionale, inaugurata dallo stesso console qualche anno prima. Originariamente la direttrice, agile e veloce come doveva esserlo una strada edificata a scopi prevalentemente militari, collegava Roma alle vicinanze di Ancona. Più tardi, nel 177 a.C., il percorso fu prolungato fino a Rimini, divenuto l'avamposto per la conquista della Gallia Cisalpina. L'andamento della via fu progettato il più possibile rettilineo e questo comportò la realizzazione di numerose opere architettoniche lungo il percorso (ponti, gallerie, viadotti, terrapieni) al fine di modellare un territorio morfologicamente disuguale come può essere quello presentato dall'Appenino, dall'Umbria, dalla valle del Tevere.

***Rimini. L'arco di Augusto a Rimini, sotto il quale finiva la via Flaminia. Il monumento fu eretto nel 27 a.C.***

Il primo tratto della *Flaminia* corrisponde a quello dell'omonima odierna strada statale (SS3) e coincideva con quello della *via Cassia* e *via Clodia*: il tracciato usciva dalle mura serviane alle pendici del Campidoglio, percorreva l'antica *via Lata* (l'odierna via del Corso), oltrepassava la *porta Flaminia* (Porta del Popolo) e raggiungeva il Tevere lungo le mura Aureliane. Sorpassato il Tevere a Ponte Milvio, la strada piegava a destra, costeggiando il fiume e attraversando Tor di Quinto, discostandosi così dal tracciato attuale.
Lunga 191/223 miglia (283/330 km a seconda dell'itinerario considerato), la via mantenne un ruolo di prestigio non solo nell'antichità, ma fino all'epoca moderna e per tutto il Medioevo, quando venne utilizzata come collegamento principe per raggiungere Assisi da Roma.

# VIA LATINA (CASILINA)

Percorsa già in epoca preistorica, tracciata secondo alcuni studiosi dagli Etruschi attorno all'VIII secolo a.C. per raggiungere il basso Tirreno, la *via Latina*, la piú antica di tutte le strade romane, lunga 146 miglia (216 km), è legata alla sottomissione avvenuta nel IV secolo a.C. da parte dei Romani dei popoli della Lega Latina (Latini, Ernici e Volsci) da cui ha preso il nome. Diretta verso sud, la *via Latina* partiva da *porta Capena* come l'*Appia*, per poi dirigersi, passando attraverso *Porta Latina* (mentre l'Appia passava dalla vicina *Porta Appia*, poi divenuta Porta San Sebastiano), verso la grande pianura laziale e, percorrendo le valli dei fiumi Sacco e Liri attraverso i monti Lepini, Ausoni e Aurunci, raggiungeva infine *Casilinum*, il nome piú antico della cittadina di Capua.
La fondazione delle colonie di diritto latino di *Fregellae* nel 328 a.C. e di *Interamna* sirena nel 312 a.C., poste lungo la via, segnano alcune significative date nella sua costruzione. Il tratto successivo, da Cassino a Capua, è invece piú tardo, perché legato alla penetrazione romana in Campania, e si concluse agli inizi del II secolo a.C. Per il suo tragitto e il suo ruolo cruciale nell'espansione romana a sud dei Colli Albani durante le guerre sannitiche, la *via Latina* mantenne intatta la sua rilevanza nella complessa rete stradale che nel tempo andava ampliandosi. Nel XIV secolo infatti era ancora in uso, ma in virtú del suo punto d'arrivo, *Casilinum*, prese il nome di *via Casilina* e fu sostituita nel suo tragitto fino ad Anagni dalla *via Labicana*.
Alcuni tratti del suo antico tracciato sono visibili ancora oggi nel parco degli Acquedotti all'altezza di Cinecittà e nel vicino Acquedotto Claudio.



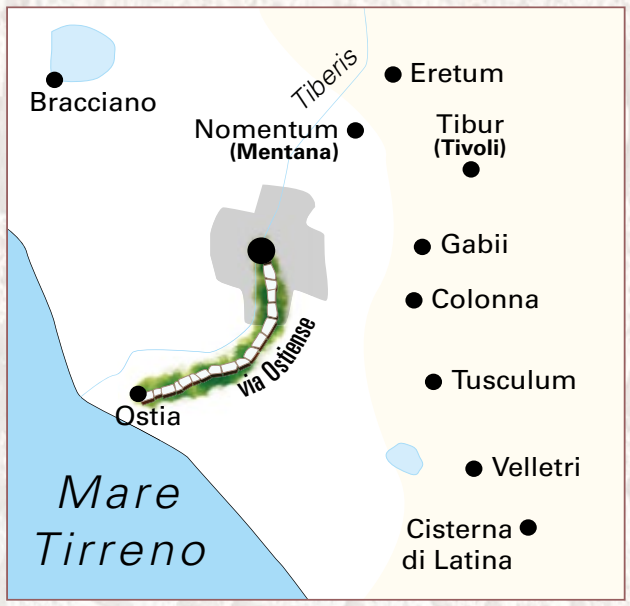
***Porta Latina, in una incisione di Giuseppe Vasi, realizzata per l'opera* Delle magnificenze di Roma antica e moderna. *1747-61. Attraversata dalla via omonima, è ancora oggi una tra le meglio conservate del circuito murario di Roma e si presenta in condizioni pressoché identiche a quelle in cui le vide il celebre incisore settecentesco.***

# VIA NOMENTANA

Questa importante strada consolare, percorsa e impiegata già in epoca molto antica in quanto costituiva un ottima via di comunicazione tra varie città laziali, prende il nome da *Nomentum*, l'antenata dell'attuale Mentana. Originariamente veniva chiamata *via Ficulensis*, dato che il suo punto d'arrivo si limitava a *Ficulea*, fiorente cittadina romana di origini latino-etrusche. Fu in seguito al suo ampliamento fino alla zona dei Casali di Mentana, e all'importanza che nel tempo acquisí *Nomentum*, che prese il nome che ancora oggi la caratterizza.
Nonostante una lunghezza piuttosto limitata (l'intero tracciato non supera le 14 miglia, pari a 21 km) si è meritata una citazione nell'*Ab Urbe condita*, la monumentale storia di Roma di Tito Livio. Durante le numerose vicende legate ai conflitti tra patrizi e plebei nel V secolo a.C., infatti, fu utilizzata dai plebei che, asserragliatisi sul Monte Sacro, chiedevano al Senato il ripristino del Tribunale della plebe per porre fine allo strapotere dei decemviri. Anticamente la via Nomentana prendeva inizio da Porta Collina (al cui posto oggi vi è il Palazzo della Finanza situato all'incrocio tra via Goito e via XX Settembre), proseguiva in linea retta fino a Porta Nomentana (presso Castro Pretorio) e da lí, sviluppandosi attraverso un andamento

piuttosto movimentato lungo il corso dell'Aniene e le colline a esso circostanti, si snodava in direzione nord-est fino a raggiungere *Nomentum*.
Nel 1564, non esistendo piú Porta Collina e in seguito al volere di Pio IV che fece chiudere Porta Nomentana per consentire la realizzazione di Porta Pia su progetto di Michelangelo, il suo percorso d'inizio venne leggermente deviato, e ancora oggi è da Porta Pia che la strada comincia. Il tragitto dell'attuale via Nomentana non è molto diverso da quello originale ed è possibile, percorrendola fino a Monterotondo Scalo, dove si interseca con la via Salaria, ritrovarvi resti e testimonianze non solo di epoca romana. A pochi minuti da Porta Pia, per esempio, vi è il complesso di S. Agnese, importante per i resti della basilica costantiniana, per la nuova basilica voluta da Onorio I, per le catacombe e il mausoleo di Costantina (o Santa Costanza). Non molto distante, in piazza Callisto è possibile ammirare la tomba di Elio Callistio, liberto di Adriano, un mausoleo di epoca antonina a due camere sovrapposte piú noto ai Romani come Sedia del Diavolo.
Nei pressi di Piazza Sempione, deviando leggermente dal percorso attuale e ripercorrendo invece il tracciato originale si può ammirare il ponte Nomentano sull'Aniene (datato al II secolo a.C.), che sebbene abbia perso una delle due arcate originarie e sia stato inglobato in una struttura medievale, conserva molto del suo fascino. Proseguendo oltre la zona piú centrale della città, è interessante sapere che in una traversa di via delle Vigne Nuove (via Passo del Turchino) si trovano i resti di una cisterna che era parte della villa del liberto Faonte: è lí che prima dell'arrivo dei partigiani di Galba, si suicidò Nerone.
Spingendosi poco oltre di qualche chilometro, segnaliamo inoltre le catacombe di S. Alessandro, al km 13, il cui nucleo originario risale al III secolo d.C.; il mausoleo della Torricella o Torre Mancini, al km 19, un sepolcro alto 9 m costruito in epoca romana; l'antico sito di *Nomentum* nei pressi di Mentana.

***Il ponte Nomentano, eretto nel punto in cui la* via Nomentana *superava l'Aniene, ai piedi della collina del Monte Sacro (Roma). Piú volte distrutto e restaurato, il ponte presenta una varietà di materiali e tecniche costruttive che abbraccia un ampio arco cronologico, dall'età antica a quella medievale e moderna.***




# VIA OSTIENSE

Insieme alla via Campana e alla Portuense, la via Ostiense fu una delle principali strade che collegava la città di Roma al mare. La sua importanza strategica è da rilevare non solo nel fatto che permetteva di raggiungere il porto di Ostia, ma anche di raggiungere e controllare le saline di

Roma tanto da essere considerata dagli storici un naturale proseguimento della *via Salaria* verso il meridione. Prende il nome da *Ostium* («imboccatura») secondo la tradizione la colonia fondata in epoca regia da Anco Marcio che, dopo aver conquistato la piú antica Ficana, assicurò a Roma il controllo di tutta l'area posta attorno alle foci del Tevere.
Il tracciato dell'Ostiense, lungo 16 miglia (24 km) dipartiva dalla *porta Lavernalis* delle antiche Mura Serviane, e usciva dalla porta delle Mura Aureliane, che da essa prende il nome. La *porta Ostiensis* (oggi Porta San Paolo, un'importante struttura architettonica splendidamente conservata, originariamente edificata a due fornici rivestiti di travertino inquadrati in due torri a pianta semicircolare e ridotta a un solo fornice ai tempi di Onorio), viene menzionata per la prima volta da Ammiano Marcellino che la cita nel descrivere il trasporto dell'obelisco di Thutmosi III dallo scalo del Tevere al Circo Massimo, avvenuto nel 357 d.C. Alla destra della porta si trova il mausoleo di Caio Cesto (la cosiddetta Piramide Cestia), monumentale sepolcro eretto verso la fine del I secolo a.C. Con la costruzione delle Mura Aureliane, nel III secolo d.C., la Piramide Cestia fu inclusa all'interno della cinta. A 2 km circa dalla *porta Ostiensis*, all'incrocio con la via delle Sette Chiese, è da segnalare il Sepolcreto Ostiense, una necropoli utilizzata a partire dal II secolo a.C. fino al IV secolo d.C., particolarmente interessante perché documenta il passaggio dai riti pagani dell'incinerazione a quelli dell'inumazione che presero piede con il progressivo affermarsi della nuova religione cristiana. Opera di alta ingegneria, la via Ostiense fu costruita in modo da superare le alture di Dragoncello e Monte Cugno (dove sorgeva la città arcaica di Ficana) e sollevare il piano stradale dagli acquitrini che attraversava. Della carreggiata, all'epoca larga quasi 5 m, sono ancora visibili 400 m circa di basolato nei pressi del Fosso di Malafede, all'altezza del km 17 dell'attuale strada statale (SS8).
La campagna attraversata dalla via Ostiense era anticamente destinata al pascolo. Ma con l'affermarsi del porto di Ostia fu rivolta sopratutto a scopi agricoli. Tra la fine del IV e la prima metà del III secolo a.C. sorsero in modo sparso nel territorio circostante numerose *villae rusticae*, piccole fattorie appartenenti a famiglie benestanti, come è testimoniato dai ricchi monumenti sepolcrali trovati lungo la via Ostiense. Con l'affermarsi del latifondo attorno al II secolo a.C., queste fattorie vennero abbandonate a favore di medie proprietà e quindi, nei primi anni del I secolo a.C. a favore di una ridistribuzione di tutta l'area che venne assegnata, dopo le guerre civili, a nuovi coloni che vantavano latifondi mediamente tra i 25 e i 40 ettari di terreno. Del resto Plinio e Columella ricordano quanto fosse vantaggioso coltivare la terra presso un corso fluviale o lungo la costa per avere un immediato e piú facile sbocco commerciale dei propri prodotti agricoli.
Le sorti della via Ostiense (che oggi raggiunge l'area archeologica di Ostia Antica) del resto sono da sempre legate a quelle dello sviluppo delle attività commerciali: le merci delle grandi navi marine (*onerarie*) venivano trasbordate sulle navi piú piccole (*caudicarie*) nel porto fluviale di Ostia per risalire poi la corrente del Tevere fino a Roma utilizzando il sistema dell'alaggio (traino da terra con uomini o animali). E fu proprio la via Ostiense (insieme alla *via Campana*) uno dei percorsi principe che consentí tale operazione.

***Ostia antica. Una veduta esterna del teatro, innalzato in età augustea e poi oggetto di rifacimenti nel II sec. d.C.***

# VIA PRENESTINA

*Il grande mosaico a soggetto egizio originariamente collocato nel Foro dell'antica* Praeneste. *Età ellenistica. Palestrina, Museo Nazionale.*

Il tracciato della *via Praenestina* (23 miglia, 35 km circa) risale all'età repubblicana, restaurato poi nel II secolo a.C. e quindi in epoca imperiale. Correva parallela alla *via Labicana* e alla *via Latina*, inoltrandosi verso sud nella piana laziale per raggiungere dapprima *Gabii* e poi *Praeneste* (Palestrina), da cui prende il nome. Secondo l'*Itinerarium Antonini*, la strada proseguiva poi fino alla *Statio sub Anagnia*, consentendo cosí l'accesso alle strade che conducevano alla Campania.
La via usciva dalle Mura Serviane dalla *porta Esquilina*, insieme alla *via Labicana*, da cui si separava poco prima di *porta Praenestina*, (oggi Porta Maggiore), una delle piú grandiose porte della città: Aureliano monumentalizzò, infatti, le due enormi arcate erette dall'imperatore Claudio come sostegni degli acquedotti dell'*Aqua Claudia* e dell'*Anio Novus*, arcate costruite proprio per permettere il passaggio delle due vie. A ridosso, appena fuori *Porta Praenestina*, sorge il Sepolcro di Eurisace o *Panarium*, tomba monumentale di un fornaio romano costruita in età augustea. Tutto l'edificio, realizzato in travertino e di forma trapezoidale, è la celebrazione del mestiere dell'antico liberto, divenuto ricco vendendo i suoi pani all'esercito.
Percorrendo ancora la via Prenestina, superata la Basilica Neopitagorica, circa al II miglio, si può ammirare il Mausoleo del Torrione, una tomba la cui caratteristica tipologia a tumolo (notevole il basamento a tamburo di 41 m di diametro con al centro la camera mortuaria) porta a datarla alla prima metà del I secolo a.C. Proseguendo lungo il tracciato (quello della antica via è riprodotto per la maggior parte dall'odierna Prenestina) si raggiunge dapprima il grande complesso della Villa dei Giordani (oggi parco pubblico) e quindi si costeggiano le impressionanti arcate dell'acquedotto alessandrino, edificato dall'imperatore Alessandro per l'approvvigionamento idrico delle terme di Nerone del Campo Marzio. Al km 14,5 la via transita sopra il Ponte di Nona, un imponente ponte lungo 125 m e alto 16, articolato in 7 arcate in opera cementizia rivestita in pietra gabina.
Il ponte, eretto tra la fine del II secolo a.C. e l'inizio del I, prende il suo nome proprio dal punto in cui venne edificato: il IX miglio della via consolare. Superato il sito dell'Osteria dell'Osa (una vasta necropoli risalente al IX-VI secolo a.C., legata probabilmente all'arcaica città di *Gabii*), la Prenestina prosegue fino a raggiungere l'antica *Praeneste*, città dominata dal santuario della Fortuna Primigenia, un complesso sacro dedicato alla dea, una delle massime espressioni di architettura tardo repubblicana dell'Italia antica.

## VIA POPILIA

Costruita dal console del 132 a.C., Caio Popilio Lena (o, forse, da un pretore Tito Annio, donde l'altra denominaziona proposta), aveva origine a Capua, dove si staccava dall'Appia. Attraversava la Campania interna, la Lucania, passando per *Eburum* (Eboli) la valle del Tanagro e *Forum Popilii* (Polla), il Bruzio (l'attuale Calabria), passando per le valli del Coscile e del Crati fino a Cosenza, e raggiungeva Reggio e lo stretto di Messina. Era pertanto l'arteria vitale delle comunicazioni lungo il versante tirrenico meridionale della Penisola.

# VIA SALARIA

La *Salaria* era la via piú diretta e rapida di comunicazione tra Roma e l'Adriatico, raggiungeva infatti San Benedetto del Tronto dopo aver attraversato la Sabina e il Piceno lungo le valli del Tevere, del Velino e del Tronto, passando per Rieti e per Ascoli. Ricalcando il tragitto principale che portava il sale dalle foci del Tevere alle zone appenniniche, in origine con il nome *Salaria* si indicava solo il tratto che andava da Roma fino a Rieti.
In seguito, con l'appellativo *Salaria* si indicò l'intero percorso che si snoda per circa 150 miglia (225 km). Lungo tutto il suo tracciato, fin oltre Ascoli, sono stati ritrovati numerosi miliari risalenti alla ristrutturazione della via voluta da Augusto nel 16-15 a.C. È questa l'epoca, quindi, a cui si deve probabilmente far risalire l'estensione del nome e il senso di unitarietà raggiunto dalla via che aveva conosciuto nel tempo diverse varianti alternative. La strada mantenne il suo ruolo preminente anche in

***Posta (Rieti). La tagliata effettuata in località Masso dell'Orso per consentire il passaggio della via Salaria, in uno dei tratti piú angusti della Valle del Velino. La roccia fu scavata per una lunghezza di 21 m circa e per un'altezza di 30.***

epoche successive: fu restaurata verso la metà dell'Ottocento dal governo pontificio ed è ancora oggi una delle arterie piú importanti (SS4) per il flusso di scorrimento che va verso nord-est, partendo da Roma.
Larga 4,20 m, la strada romana presentava un fondo composto di ghiaia e piccoli ciottoli legati insieme con argilla e sabbia per uno spessore di 50 cm. Resti di questo antico impianto sono ancora visibili nella valle del Velino, in particolare nel comune di Posta e nella zona di Antrodoco: qui la strada procede incassata in grandi tagli nelle pareti rocciose a strapiombo sul fiume e tra le tagliate piú imponenti, circa 40 m sopra l'attuale sede stradale, vi è quella in località Masso dell'Orso. Lo scavo nella roccia sede dell'antica *Salaria* misura circa 21 m di lunghezza e 30 d'altezza, e al centro della tagliata è ancora individuabile la sede di una lapide, purtroppo perduta, che doveva ricordare il curatore dell'opera. A valle della grande fenditura artificiale, invece, la sede stradale fu ricavata, oltre che con il taglio della roccia, anche con un'opera di costruzione.

## VIA POSTUMIA

Asse viario longitudinale dell'Italia padana, congiungeva il Mar Ligure all'Adriatico. Fu fatta costruire dal console del 148 a.C., Spurio Postumio Albino. Partiva da Genova, attraversava *Libarna* (Serravalle Scrivia), *Dertona* (Tortona), *Tria* (Voghera), *Clastidium* (Casteggio), Piacenza (dove si collegava alla via Emilia), Cremona,Verona, Vicenza ed Oderzo per terminare ad Aquileia.

## VIA TRAIANA

Fu costruita nel 109 d.C. dall'imperatore Traiano come alternativa rapida alla metà piú meridionale della *via Appia* (da cui anche il nome di *via Appia Traiana*). Lasciando l'antico percorso a Benevento raggiungeva il «terminale» di Brindisi correndo lungo la costa pugliese e passando per *Herdoniae*, Canosa, Bari ed *Egnathia*.

# VIA TIBURTINA

Le origini di questa strada, nata e utilizzata per permettere la transumanza degli animali che nei periodi invernali scendevano dai monti verso la costa, si rifanno al periodo pre-potostorico. Da allora, infatti, unendo Roma a Pescara, la *via Tiburtina* rappresentò una significativa via di collegamento verso l'Adriatico. Grazie a prolungamenti e ampliamenti che si sono protratti durante un arco di tempo che va dalla protostoria al I secolo d.C., la *Tiburtina*, inizialmente chiamata cosí in virtú del suo primo punto d'arrivo, l'antica *Tibur* (Tivoli), cambiò il nome in *via Valeria*. Valerio infatti, era il nome del costruttore che portò al prolungamento della via da Tivoli fino alla costa Adriatica.
In seguito al restauro dell'ultimo tratto (da Collarmele a Pescara) voluto dall'imperatore Claudio intorno al 50 d.C., la strada cambiò, però, ancora una volta il suo nome diventando *via Claudia Valeria*. Intorno al V-IV secolo a.C., la *Tiburtina-Valeria*, assunse un ruolo diverso diventando una delle principali vie usate dai popoli italici per spostarsi dalle regioni interne verso Roma. Un suo importante assestamento avvenne tra il VI e il III secolo a seguito della fondazione delle colonie abruzzesi *Alba Fucens* (303) e *Carseoli* (298) a opera dei Romani che penetrarono nel territorio degli Equi.

**Alba Fucens.** ***I resti della città, abitata dagli Equi e romanizzata alla fine del IV sec. a.C.***

Mentre con buona probabilità l'allungamento verso la costa adriatica è attribuibile all'età Augustea in seguito ai restauri commissionati da Claudio. La via, lunga in tutto 137 miglia (203 km) partiva da Roma passando per la Porta Esquilina (Mura Serviane) e la Porta Tiburtina (Mura Aureliane) raggiungendo poi Tivoli attraverso un percorso denso di testimonianze storiche e archeologiche che vale certamente la pena ripercorrere (basilica di S. Lorenzo con le attigue catacombe, mausoleo di Casal Bruciato nel parco Tiburtino, il Ponte Mammolo sull'Aniene), nonché superata Settecamini e prima del bivio per Lunghezza, l'ampia area archeologica al cui interno vi sono tra l'altro i curiosi resti di una *caupona* – una sorta di osteria/albergo –, la cui insegna scolpita sui pilastri accanto all'entrata raffigura Ercole.
Una volta arrivati a Tivoli con la sua magnifica Villa Adriana, si prosegue attraverso Carsoli, Tagliacozzo, Vicovaro, Collarmele, Corfinio, Chieti, per finire a Pescara. Un lungo percorso caratterizzato anch'esso dalla presenza di numerosi e diversi siti di grande rilievo: tra tutti le meravigliose rovine di *Alba Fucens*.

## VIA VALERIA-POMPEIA

Costruita nel 210 a.C. lungo la costa del versante settentrionale della Sicilia tra Messina e *Lilybaeum*, la strada prende probabilmente il nome da M. Valerio Levino, console in quell'anno, e fu attuata per ragioni militari durante la seconda guerra punica. Nella *Tabula Peutingeriana*, la strada ha una lunghezza complessiva di 222 miglia. Era, denominato *via Pompeia* il tratto di strada che correva lungo il versante orientale dell'isola.

ROMA

# TUTTE LE STRADE DELL'IMPERO

**Archeo**
**Speciale n. 1 - 2011**
Registrato al Tribunale
di Milano - n. 255 del 07.04.1990

**Direttore responsabile:**
Pietro Boroli

**Direttore editoriale:** Andreas M. Steiner
a.m.steiner@mywaymedia.it

**Redazione:** Stefano Mammini
stefano.mammini@mywaymedia.it

**Ricerca iconografica:** Lorella Cecilia
lorella.cecilia@mywaymedia.it

**Impaginazione:** Marialuisa Rossignoli,
Alessia Pozzato

**Redazione:** Piazza Sallustio, 24
00187 Roma - tel. 02 21768507

**Distribuzione in Italia:**
**m-dis Distribuzione Media** S.p.A.
Via Cazzaniga, 19
20132 Milano - Tel. 02/2582.1

**Stampa:** Tl.BE.R Srl Brescia

**Editore**
**My Way Media Srl**
**Direzione:**
Via Ludovico d'Aragona, 11
20132 Milano
tel. 02 21768.507 fax 02 21768.550

**Sede legale e operativa:**
Via Ludovico d'Aragona, 11
20132 Milano

**Presidente:**
Claudio Lovato

**Amministratore Delegato:**
Gualtiero Rudella

**Coordinamento tecnico:**
Alessandra Villa

**Pubblicità:**
Sales Coordinator
Laura Spagnolini
tel. 338 9415924
laura.spagnolini@mywaymedia.it

## L'AUTORE

**Romolo A. Staccioli** è uno dei maggiori conoscitori del mondo di Roma antica, già professore di etruscologia e antichità italiche presso l'Università degli Studi di Roma «La Sapienza».

## ILLUSTRAZIONI

Il corredo iconografico dell'opera è stato realizzato grazie all'archivio De Agostini Picture Library. Sono state inoltre utilizzate le seguenti immagini: doc. red.: pp. 9, 42/43 (alto), 62/63, 74 (bassa), 82 (basso), 100, 108/121, 124/129 – Atlantide Photo Travel/Corbis: pp. 10/11 – Photo Service Electa/Akg Images: pp. 14/15, 17 – Vittoriano Rastelli/Corbis: p. 19 – Bridgeman Art Library/Archivi Alinari, Firenze: pp. 23 (sinistra), 36/37 (basso), 82/83 (alto) – E. Lessing Archive/Magnum/Contrasto: p. 25 – Foto Stefano Mammini: p. 29 – Studio Inklink, Firenze (da «Archeo» n. 312, febbraio): p. 32/33 (basso) – Edimédia/Corbis: pp. 34/35 – Marka/Scataglini: p. 37 (alto) – Marka/Claudio Ciabochi: p. 40 – Mimmo Jodice/Corbis: p. 43 (basso) – Foto Scala, Firenze/Su concessione Ministero Beni e Attività Culturali: p. 45 – Look and Learn/ Bridgeman Art Library/Archivi Alinari, Firenze: pp. 46/47 – Tips Images: p. 51 (sfondo) – Tips Images/Giuliano Colliva: p. 55 – Foto Scala, Firenze: pp. 60 (basso), 64, 86/87, 92, 93 (alto) – Tips Images/Gustavo Andrade: p. 65 – Francesc Muntada/Corbis: p. 73 – Chris Hellier/Corbis: pp. 74/75 (alta) – Ciro Fusco/Corbis: p. 81 – Araldo De Luca/Corbis: p. 96 – Mauricio Abreu/Jai/Corbis: pp. 98/99 – Philip Spruyt/Corbis: pp. 102/103 – Chris Hellier/Corbis: p. 103 (alto) – Tips Images: p. 122 – Cippigraphix: cartina a p. 106 – Cartine e rielaborazioni grafiche: Patrizia Ferrandes.

*Riguardo alle illustrazioni, la redazione si è curata della relativa autorizzazione degli aventi diritto. Nel caso che questi siano stati irreperibili, si resta comunque a disposizione per regolare eventuali spettanze.*

# Una passeggiata nel COSMO

## La biblioteca per esplorare i segreti dell'universo

- **Un percorso completo** dall'infinitamente piccolo all'infinitamente grande.
- **Un'opera rigorosa e alla portata di tutti**, dalla grande chiarezza espositiva e ricca di immagini, disegni e grafici.
- **Un progetto scientifico** realizzato con la consulenza e la supervisione di un prestigioso comitato di studiosi di livello mondiale.

La collezione prevede 60 uscite. Dall'uscita 2 all'uscita 60 un nuovo volume a € 9,99.
L'Editore si riserva di modificare la lunghezza dell'Opera nonché di variarne la sequenza. © 2015 RBA ITALIA S.r.l.

UNA PROPOSTA RBA

**Roberto Battiston, presidente dell'Agenzia Spaziale Italiana e Professore Ordinario di Fisica Generale presso l'Università di Trento.**
Volto noto della comunicazione scientifica, è autore di numerose pubblicazioni di carattere divulgativo, scrive su importanti testate giornalistiche, e collabora all'organizzazione di convegni e mostre in veste di relatore e direttore scientifico. È membro del comitato scientifico di ***"Una passeggiata nel Cosmo"***.

# ABBONATI *subito!*

**Assicurati la certezza di ricevere tutti i numeri di questa imperdibile collezione!**

**CON IL 1° INVIO**
**IN ESCLUSIVA PER TE**
**3 VOLUMI A SOLO € 9,99**

**Niente spese di spedizione!**

**3x1**
**USCITA 2 + USCITA 3 + USCITA 4 A SOLO € 9,99**

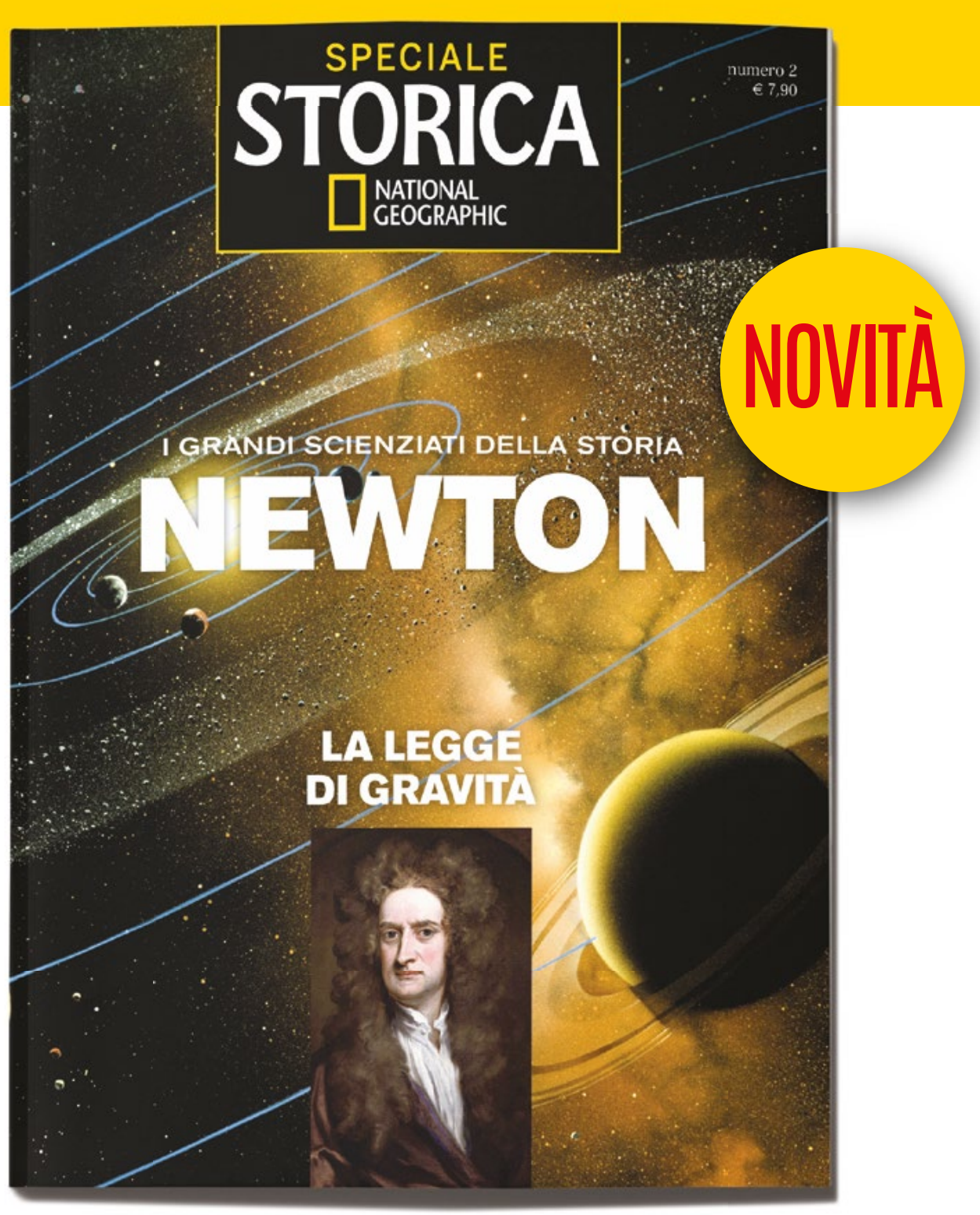
Scopri come su **www.rbaitalia.it**

“La verità si ritrova sempre nella semplicità, e non nella complessità e confusione delle cose.”

Is. Newton

**Storica NG** *presenta* **SPECIALE SCIENZA**

Un viaggio senza precedenti nel mondo della scienza.




## NEWTON. Le leggi della gravità e della dinamica.

Isaac Newton è il protagonista di questo Speciale Storica. Le sue scoperte furono fondamentali per lo sviluppo della Rivoluzione Industriale e gran parte della fisica dei secoli successivi.

IN EDICOLA DAL 17 AGOSTO A SOLI € 7,90

**RBA**